

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 december 2015

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Euro-
mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen
de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds,
en de regering van de Staat Israël, anderzijds,
gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	14
Advies van de Raad van State	15
Wetsontwerp	20
Bijlage	21

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 décembre 2015

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord euro-
méditerranéen relatif aux services aériens
entre l'Union européenne et ses états
membres, d'une part, et le gouvernement de
l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg
le 10 juin 2013**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	14
Avis du Conseil d'État	15
Projet de loi	20
Annexe	21

De regering heeft dit wetsontwerp op 9 december 2015 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 9 décembre 2015.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 17 december 2015 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 17 décembre 2015.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013.

Deze overeenkomst beoogt een zo snel mogelijke brede liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en Israël (vluchten vanuit de Europese Unie naar Israël en omgekeerd).

Deze overeenkomst beoogt:

- een geleidelijke openstelling van de markt qua routes en capaciteit op basis van wederkerigheid;
- een regelgevende samenwerking en een overeenstemming van de regelgeving;
- de bevordering van luchtdiensten op basis van een eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op een markt met een minimum aan overheidsbemoeienis en regulering;
- het tot stand brengen van een gelijk speelveld waardoor luchtvaartmaatschappijen billijke gelijke kansen genieten zonder enige discriminatie.

Dankzij deze overeenkomst zullen de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie vluchten met bestemming Israël vanuit elke luchthaven van de Europese Unie kunnen exploiteren, terwijl de Israëlische luchtvaartmaatschappijen vanuit Israël elke luchthaven van de Europese Unie kunnen bedienen.

De inwerkingtreding van de overeenkomst en de openstelling van de markt zullen niettemin in vijf opeenvolgende fasen gebeuren: de markt zal volledig opengesteld worden in 2018. Vanaf dan zal er geen enkele beperking qua aantal vluchten meer bestaan.

De bepalingen van de overeenkomst hebben voorrang op de bepalingen van de bestaande bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen de lidstaten en de Staat Israël. De bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige overeenkomst vallen, mogen niettemin verder worden uitgeoefend, voor zover er geen discriminatie tussen de lidstaten en hun onderdanen wordt gemaakt.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses états membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013.

Cet accord a pour objectif une ouverture aussi rapide et large que possible du marché du transport aérien entre l'Union Européenne et Israël (vols en provenance de l'Union Européenne à destination d'Israël et inversement).

Il vise:

- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités sur une base de réciprocité;
- la coopération et harmonisation en matière de réglementation;
- la promotion de services aériens fondée sur la libre concurrence entre transporteurs aériens avec une intervention et une régulation minimales des autorités;
- la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques éliminant toute forme de discrimination.

Cet accord permettra à toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne d'exploiter des vols à destination d'Israël en provenance de n'importe quel aéroport situé dans l'Union Européenne tandis que les transporteurs israéliens pourront, réciproquement desservir n'importe quel aéroport de l'Union Européenne au départ de leur pays.

L'accord sera toutefois mis en œuvre et le marché progressivement ouvert, à travers cinq phases successives jusqu'à parvenir à une ouverture totale en 2018. A cet horizon, il n'y aura plus aucune restriction sur le nombre de vols opérés.

Les dispositions de l'accord prévalent sur les dispositions pertinentes des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre les États membres et l'État d'Israël. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.

MEMORIE VAN TOELICHTING

De Europese Unie en haar lidstaten enerzijds en de regering van de Staat Israël anderzijds hebben op 10 juni 2013 een Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst ondertekend.

Context en doel van de overeenkomst

Israël is een belangrijke partner van de Europese Unie in het Midden-Oosten, in het bijzonder in het kader van het Europese buurlandenbeleid. De betrekkingen tussen de EU en Israël worden geregeld door het Euro-Mediterraan partnerschap, opgericht naar aanleiding van de Associatieovereenkomst tussen de Europese Unie en Israël, en door de regionale dimensie van het proces van Barcelona.

Op het gebied van het luchtvervoer, had de regering van de Staat Israël al bilaterale overeenkomsten met eenentwintig lidstaten gesloten. Israël is ook sedert lange tijd lid van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en heeft andere belangrijke multilaterale luchtvaartovereenkomsten ondertekend.

Het Israëlische luchtvaartbeleid is lang zeer conservatief gebleven omdat Israël aarzelde om zijn historische overeenkomsten met de lidstaten van de Europese Unie te liberaliseren. Pas in 2007 heeft de regering van de Staat Israël belangstelling getoond om met de Europese Unie het algemene kader van zijn luchtvaartbetrekkingen te herzien en daarover te onderhandelen.

Van haar kant stelde de Europese Unie in juni 2005 dat een kernonderdeel van haar buitenlands beleid inzake het luchtvervoer, erin bestaat om over globale luchtvaartovereenkomsten met naburige EU-landen te onderhandelen. En dit telkens wanneer de meerwaarde en de economische voordelen van dergelijke overeenkomsten kunnen worden aangetoond: dit gebeurde voor Israël bij een mededeling van de Commissie in november 2007.

Deze globale overeenkomst waarvoor de Europese Commissie een onderhandelingsmandaat van de Raad had gekregen, beoogt een zo snel mogelijke brede liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en Israël (vluchten vanuit de Europese Unie naar Israël en omgekeerd).

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, ont signé le 10 juin 2013 un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens.

Contexte et objet de l'accord

Israël est un partenaire important de l'Union Européenne au Moyen-Orient, notamment dans le contexte de la politique européenne de voisinage. Les relations entre l'Union Européenne et Israël sont régies par le Partenariat euro-méditerranéen mis en place au titre de l'accord d'association Union Européenne-Israël ainsi que par la dimension régionale du Processus de Barcelone.

Dans le domaine du transport aérien, le gouvernement de l'État d'Israël avait déjà conclu des accords bilatéraux avec vingt et un États membres. Israël est aussi depuis longtemps membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et signataire d'autres accords multilatéraux importants dans ce secteur.

Toutefois, la politique israélienne en matière de transport aérien est restée longtemps très conservatrice, hésitant à libéraliser ses accords historiques avec les États membres de l'Union européenne. Ce n'est finalement qu'en 2007 que le gouvernement de l'État d'Israël a manifesté son intérêt pour réexaminer avec l'Union Européenne le cadre global de ses relations aériennes avec l'Europe et envisagé l'ouverture de négociations.

De son côté, dès juin 2005, l'Union Européenne a établi que l'un des éléments clés de sa politique extérieure en matière de transport aérien, consistera justement à négocier des accords globaux relatifs aux services aériens avec des pays voisins de l'Union. Et ce, à chaque fois que la valeur ajoutée et les avantages économiques de ces accords pourront être démontrés, comme ils le seront, pour Israël, à travers une communication de la Commission publiée en novembre 2007.

Cet accord global, dont le mandat de négociation avait été confié par le Conseil à la Commission européenne, a pour objectif une ouverture aussi rapide et large que possible du marché du transport aérien entre l'Union Européenne et Israël (vols en provenance de l'Union Européenne à destination d'Israël et inversement).

Deze overeenkomst beoogt:

- een geleidelijke openstelling van de markt qua routes en capaciteit op basis van wederkerigheid;
- een regelgevende samenwerking en een overeenstemming van de regelgeving;
- de bevordering van luchtdiensten op basis van een eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op een markt met een minimum aan overheidsbemoeienis en regulering;
- het tot stand brengen van een gelijk speelveld waardoor luchtvaartmaatschappijen billijke gelijke kansen genieten zonder enige discriminatie.

Verloop van de onderhandelingen en toepassing van de overeenkomst

Krachtens een door de Raad van de Europese Unie en door de vertegenwoordigers van de lidstaten van de Europese Unie, op 18 april 2008 toegekend mandaat heeft de Europese Commissie over een Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten enerzijds en de regering van de Staat Israël anderzijds, onderhandeld.

De onderhandelingen hebben meer dan drie jaar geduurd en hebben acht onderhandelingscycli vereist.

Ze werden afgesloten met een ontwerp van overeenkomst dat door beide partijen op 30 juli 2012 werd geparafeerd. De Commissie heeft deze onderhandelingen gedurende het hele proces, in samenwerking met een bijzonder expertencomité van de lidstaten en met de betrokken partijen, gevoerd. De betrokken partijen, zijnde vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen, van de luchthavens en van de representatieve luchtvaartorganisaties, ontmoetten elkaar regelmatig in een raadgevend forum.

Dankzij deze overeenkomst zullen de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie vluchten met bestemming Israël vanuit elke luchthaven van de Europese Unie kunnen exploiteren, terwijl de Israëlische luchtvaartmaatschappijen vanuit Israël elke luchthaven van de Europese Unie kunnen bedienen.

De inwerkingtreding van de overeenkomst en de openstelling van de markt zullen niettemin in vijf opeenvolgende fasen gebeuren: de markt zal volledig opengesteld worden in 2018. Tegen die datum zal er

Il vise:

- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités sur une base de réciprocité;
- la coopération et harmonisation en matière de réglementation;
- la promotion de services aériens fondée sur la libre concurrence entre transporteurs aériens avec une intervention et une régulation minimales des autorités;
- la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques éliminant toute forme de discrimination.

Le déroulement des négociations et la mise en œuvre de l'accord

Conformément à la décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, prise lors du Conseil du 8 avril 2008, la Commission a reçu un mandat de négociation d'un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part.

Les négociations ont duré plus de trois ans et nécessité la tenue de huit cycles de négociation.

Elles ont abouti à un projet d'accord qui a été paraphé par les deux parties le 30 juillet 2012. Les négociations ont été menées par la Commission en concertation, pendant toute la durée du processus, avec un comité spécial d'experts des États membres ainsi qu'avec les parties intéressées. Celles-ci se sont régulièrement retrouvées au sein d'un forum consultatif, qui réunit des représentants des transporteurs aériens, des aéroports et des organisations représentatives dans le domaine du transport aérien.

Grâce à cet accord, toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne pourront exploiter des vols à destination d'Israël en provenance de n'importe quel aéroport situé dans l'Union Européenne tandis que les transporteurs israéliens pourront, réciproquement desservir n'importe quel aéroport de l'Union Européenne au départ de leur pays.

L'accord sera toutefois mis en œuvre et le marché progressivement ouvert, à travers cinq phases successives jusqu'à parvenir à une ouverture totale en 2018. A cet horizon, il n'y aura plus aucune restriction sur le

geen enkele beperking meer bestaan wat betreft het aantal vluchten; nu wordt dit aantal nog geregeld door de bestaande bilaterale overeenkomsten.

De bepalingen van deze globale overeenkomst hebben voorrang op de bepalingen van de bestaande bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen de lidstaten en de Staat Israël. De bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige overeenkomst vallen, mogen niettemin verder worden uitgeoefend, voor zover er geen discriminatie tussen de lidstaten en hun onderdanen wordt gemaakt.

De draagwijdte van de overeenkomst en de verwachte voordelen

In de Euromedzone is de Europese Unie de voornaamste handelspartner van de Staat Israël, die zelf een van de voornaamste handelspartners van de Europese Unie is.

Wat het luchtvervoer betreft, is de Europese Unie de eerste markt van Israël. De Europese Unie registreert 57 % van het internationale luchtverkeer van reizigers met bestemming of vanuit Israël. Israël vertegenwoordigt voor de Europese Unie een van de grootste luchtverkeersmarkten van het Midden-Oosten, met een zeer hoog groeipotentieel.

In 2011 hebben meer dan 7 miljoen passagiers tussen de Europese Unie en Israël gevlogen. Geregelde rechtstreekse vluchten worden uitgevoerd tussen Israël en achttien lidstaten van de Europese Unie (Duitsland, Oostenrijk, België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Spanje, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Letland, Nederland, Polen, Tsjechië, Roemenië, Zweden en het Verenigd Koninkrijk).

Tot de afsluiting van deze overeenkomst was de bestaande capaciteit op de markt Europese Unie-Israël relatief goed verdeeld onder de Europese en Israëlische luchtvaartmaatschappijen.

Dit was voor een deel het gevolg van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen Israël en de meeste lidstaten. Krachtens deze overeenkomsten konden inderdaad in 't algemeen slechts enkele luchtvaartmaatschappijen – soms slechts één enkele – voor elke partij, vluchten uitvoeren; de bepalingen inzake capaciteit waren dan ook evenwichtig aangepast aan de behoeften van deze luchtvaartmaatschappijen.

Vanaf nu mogen alle (Europese en Israëlische) luchtvaartmaatschappijen vrij vluchten uitvoeren vanuit elk

nummer van vluchten die, tot op heden, was beperkt door de bepalingen van de bilaterale overeenkomsten.

Les dispositions de cet accord global prévalent sur celles des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre les États membres et l'État d'Israël. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.

La portée de l'accord et les bénéfices attendus

L'Union Européenne est, dans la région Euromed, le principal partenaire commercial d'Israël, qui est, à son tour, l'un des principaux partenaires commerciaux de l'Union Européenne.

S'agissant des transports aériens, l'Union européenne constitue pour Israël son premier marché: il compte pour 57 % du trafic aérien international régulier de passagers à destination et en provenance d'Israël. De la même manière, Israël représente pour l'Union européenne l'un des marchés du transport aérien les plus importants du Moyen-Orient, avec un potentiel de croissance élevé.

En 2011, le trafic entre l'Union européenne et Israël a atteint plus de 7 millions de passagers. Des vols directs réguliers sont opérés entre Israël et dix-huit États membres de l'Union Européenne (l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, Chypre, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni et la Suède).

La capacité existante sur l'ensemble du marché Union Européenne-Israël était jusqu'à la conclusion de cet accord relativement bien répartie entre les transporteurs européens et israéliens.

Cette situation résultait en partie des accords bilatéraux en matière de transports aériens conclus entre Israël et la plupart des États membres. Ceux-ci n'autorisaient en effet généralement qu'un nombre limité de transporteurs aériens, voire un seul, pour chacune des deux Parties et, adaptaient les dispositions en matière de capacité, de manière équilibrée, aux seuls besoins de ces mêmes transporteurs aériens.

Dorénavant, tous les transporteurs (européens ou israéliens) pourront exploiter leurs services librement

punt van de Europese Unie naar elk punt van de Staat Israël (en omgekeerd).

De overeenkomst schaft ook iedere beperking inzake tarieven en, op termijn, iedere beperking van het aantal wekelijkse vluchten, af.

Uit een recent onderzoek van de Europese Commissie blijkt dat de totale economische impact van deze overeenkomst ongeveer 350 miljoen euro per jaar zal bedragen, na de volledige openstelling van de markt.

De geleidelijke opheffing van alle toegangsbeperkingen tot de markt zal inderdaad nieuwe luchtvaartmaatschappijen aantrekken waardoor vluchten naar minder bediende of nog niet bediende luchthavens zullen kunnen worden ontwikkeld. Dit kan alleen maar voordelig zijn voor de reizigers, zowel op het gebied van de prijzen als op het gebied van de aangeboden bestemmingen.

Gelijkaardige overeenkomsten werden reeds gesloten tussen de Europese Unie en de westelijke Balkanlanden, alsook met Marokko. De overeenkomst met Marokko in 2006 heeft geleid tot een belangrijke toename van de luchtverbindingen tussen de Europese Unie en Marokko, in het bijzonder door lagekostenluchtvaartmaatschappijen.

De overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen de Staat Israël en alle lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze lidstaten werden ondertekend.

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte houdende de grote beginselen en telt verder zes bijlagen:

Bijlage I betreft de overeengekomen diensten en gespecificeerde routes

Bijlage II betreft de overgangsbepalingen;

Bijlage III geeft een lijst van de staten waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3, 4 en 8 van de overeenkomst;

Bijlage IV betreft de regels met betrekking tot de burgerluchtvaart

Bijlage V betreft de overeengekomen basisfrequenties op bepaalde routes

Bijlage VI betreft de regelgevende eisen en normen.

depuis tout point de l'Union européenne vers tout point de l'État d'Israël (et réciproquement).

L'accord supprime aussi toute restriction sur les tarifs et, à terme, sur le nombre de vols hebdomadaires.

Selon une étude récemment menée par la Commission européenne, les retombées économiques totales de cet accord devraient atteindre environ 350 millions d'euros par an, à compter de l'ouverture totale du marché.

La levée progressive de toutes ces restrictions à l'accès au marché devrait permettre en effet d'attirer de nouveaux opérateurs et de lancer ou développer des liaisons vers des aéroports sous-exploités ou non encore desservis. Ce qui sera tout bénéfique pour les voyageurs tant au niveau des prix que de l'offre de destinations.

Des accords similaires ont déjà été conclus entre l'Union Européenne et les pays des Balkans occidentaux ainsi qu'avec le Maroc. L'accord qui a été négocié avec le Maroc en 2006 avait débouché sur un renforcement important des services aériens entre l'Union européenne et le Maroc, notamment de compagnies à bas coûts et bas tarifs.

L'accord ainsi conclu est appelé à régir les relations aériennes entre l'État d'Israël et l'ensemble des pays de l'Union européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays.

Le contenu de l'accord

L'accord se compose d'un dispositif énonçant les grands principes et de six annexes:

l'annexe I relative aux services agréés et aux routes spécifiées;

l'annexe II relative aux dispositions transitoires;

l'annexe III comprenant une liste des États visés aux articles 3, 4 et 8 de l'accord;

l'annexe IV relative aux règles de l'aviation civile;

l'annexe V relative aux fréquences de base agréées sur certaines routes;

l'annexe VI relative aux exigences réglementaires et aux normes.

Artikel 1 definieert de termen die in de overeenkomst worden gebruikt.

Titel I: economische bepalingen (art. 2 tot 12)

Artikel 2 legt de commerciële rechten van de luchtvaartmaatschappijen van de overeenkomstsluitende partijen voor de internationale luchtdiensten vast. De bepalingen in de bijlagen I en II van de overeenkomst verduidelijken onder welke voorwaarden deze rechten kunnen worden uitgeoefend. Binnenlandse vluchten (cabotage) zijn expliciet uitgesloten: een communautaire luchtvaartmaatschappij mag op het grondgebied van Israël geen binnenlandse vluchten uitvoeren en omgekeerd mag Israël geen vluchten uitvoeren tussen twee punten van een lidstaat.

De **artikelen 3 en 4** met betrekking tot de toekenning en intrekking van de exploitatievergunningen van de luchtvaartmaatschappijen, leggen de voorwaarden vast waarbinnen de overeenkomstsluitende partijen de genoemde exploitatievergunningen toekennen, weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

Artikel 3bis legt het principe vast van de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen i.v.m. de vergunningen bedoeld in de artikelen 3 en 4. Dit artikel maakt wel onderzoeken mogelijk.

Artikel 5 regelt de mogelijkheid om te investeren in luchtvaartmaatschappijen of eigenaar ervan te worden. Het eigendom en de feitelijke zeggenschap van de luchtvaartmaatschappijen van elke partij door belangen van de andere partij is mogelijk mits het door deze overeenkomst opgerichte Gemengd Comité daarmee instemt.

Artikel 6 stelt dat alle wetten en regels van elke overeenkomstsluitende partij bij binnenkomst van, verblijf op, of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven.

Artikel 7 bevestigt dat de bepalingen van titel IV, hoofdstuk 3 "Mededinging" van de Associatieovereenkomst van toepassing zijn op deze overeenkomst. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk concurrerend kader voor de exploitatie van luchtdiensten. De partijen bij de overeenkomst erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is als deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet worden gesubsidieerd, en als neutrale en

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'accord.

Titre I: Les dispositions économiques (art. 2 à 12)

L'article 2 fixe les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes pour les services aériens internationaux. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Les services intérieurs (cabotage) sont explicitement exclus du champ des droits échangés, à savoir: tout vol domestique pour un transporteur communautaire en Israël et, réciproquement, tout vol commercial entre deux points d'un même État membre pour un transporteur israélien;

Les **articles 3 et 4** relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles les Parties contractantes accordent, refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation;

L'article 3bis définit le principe de reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires relatives à l'aptitude et à la nationalité des transporteurs aériens, liées aux demandes d'autorisation évoquées aux articles 3 et 4. Il permet et garantit des possibilités de vérification;

L'article 5 régit le principe de la libéralisation des possibilités de participation et d'investissement dans des compagnies aériennes. Il permet la détention et le contrôle effectif de transporteurs aériens de chacune des Parties par des intérêts de l'autre Partie, sous réserve d'une décision du comité mixte, institué par cet accord global;

L'article 6 rappelle que les lois et règlements des Parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire, des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application;

L'article 7 réaffirme l'application à cet accord global des dispositions du chapitre 3 "Concurrence" du titre IV de l'accord d'association. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles soutiennent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chance de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base purement commerciale et ne bénéficient pas de subventions, et si un accès neutre

niet-discriminerende toegang tot luchthavenfaciliteiten, diensten en slots gegarandeerd is.

De partijen komen ook overeen, onder bepaalde voorwaarden, dat de bijdrage van de Israëlische regering om de extra beveiligingskosten te dekken die Israëlische luchtvaartmaatschappijen moeten maken ten gevolge van instructies van de Israëlische regering, geen oneerlijke mededingingspraktijk zijn en niet worden beschouwd als een subsidie.

Artikel 8 over de commerciële activiteiten bepaalt de voorwaarden binnen welke de luchtvaartmaatschappijen van elke overeenkomstsluitende partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij mogen ontplooiën. De onderstaande activiteiten zijn aldus gereguleerd: plaatselijke vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling, inkomsten, plaatselijke uitgaven, transfer van fondsen, samenwerkingsakkoorden, oppervlaktevervoer, etc.

Artikel 9 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en –heffingen die de overeenkomstsluitende partijen elkaar toekennen. Het gaat om de klassieke uitzonderingen voorzien in de traditionele bilaterale overeenkomsten.

Artikel 10 benadrukt dat de heffingen voor het gebruik van de luchthavens, de luchtvaartvoorzieningen en –diensten, redelijk, niet-discriminerend en billijk gespreid over de categorieën gebruikers moeten zijn. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

Artikel 11 laat de luchtvaartmaatschappijen toe om hun tarieven vrij te bepalen op basis van een vrije en eerlijke concurrentie. Dit artikel eist niet dat de prijzen worden aangemeld, zoals het gebeurde in het verleden bij de meeste bilaterale overeenkomsten.

Artikel 12 handelt over de uitwisseling van statistische informatie.

TITEL II: samenwerking op regelgevingsgebied (artikelen 13 tot 20)

De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor het niveau van regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer

et non discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux services et à l'attribution des créneaux horaires est assuré.

Les parties conviennent également, sous certaines réserves, que la participation du gouvernement israélien aux dépenses de sûreté supplémentaires que doivent supporter les transporteurs aériens israéliens en raison d'instructions émanant de leur gouvernement ne constitue pas une pratique de concurrence déloyale et ne sera pas considérée comme une subvention;

L'article 8 relatif aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie. Les activités suivantes sont ainsi réglementées: représentations locales de transporteurs aériens, assistance en escale, recettes, dépenses locales, transfert de fonds, accords de coopération, transports de surface, etc...;

L'article 9 prévoit des exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes. Il s'agit des exemptions classiques prévues dans les accords bilatéraux traditionnels;

L'article 10 souligne que les redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires ainsi que des services de navigation aérienne doivent être raisonnables, non injustement discriminatoires, et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout autre transporteur aérien;

L'article 11 autorise la libre fixation des tarifs sur base d'une concurrence libre et loyale. Il ne rend pas obligatoire la notification préalable des tarifs comme cela existait par le passé dans la plupart des accords bilatéraux;

L'article 12 facilite l'échange d'informations statistiques.

Titre II: coopération réglementaire (articles 13 à 20)

Les parties veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences

dat gespecificeerd is in bijlage IV, deel C, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

Dit geldt voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, het luchtverkeersbeheer, de milieubescherming, de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen, de consumentenrechten en de sociale aspecten van het luchtvervoer.

Artikel 13 met betrekking tot de luchtvaartveiligheid bepaalt dat de luchtvaartuigen van een partij, die ervan verdacht worden de internationale normen inzake de veiligheid van de luchtvaart niet na te leven, door de bevoegde instanties en op het grondgebied van de andere partij aan platforminspecties kunnen worden onderworpen. De bevoegde autoriteiten van de partijen erkennen de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen die zijn afgegeven of door elkaar zijn gevalideerd.

Artikel 14 bevat de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart. De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en –diensten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de burgerluchtvaart, te voorkomen. Elke overeenkomstsluitende partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere overeenkomstsluitende partij tot invoering van bijzondere doch redelijke beveiligingsvoorzieningen teneinde aan een bepaalde bedreiging het hoofd te bieden. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze overeenkomst worden verleend, tenzij in noodgevallen.

Artikel 15 voorziet in een specifieke samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer. Israël zal als waarnemer betrokken worden bij de activiteiten van het Comité inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim en bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaarnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door passende coördinatie inzake SESAR.

Artikel 16 wijst op het belang om het milieu te beschermen in het kader van de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Dit artikel wijst tevens op de noodzaak om maatregelen

réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie C, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

Ceci vaut pour: la sécurité de l'aviation civile, la gestion du trafic aérien, l'environnement, la responsabilité des transporteurs aériens, les droits des consommateurs, les aspects sociaux du transport aérien.

L'article 13 relatif à la sécurité aérienne précise que les aéronefs d'une Partie qui serait soupçonnée de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne puissent être soumis à des inspections au sol, par et sur le territoire des autorités compétentes de l'autre partie. Les autorités compétentes des Parties contractantes reconnaissent aussi la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre partie;

L'article 14 évoque les dispositions en matière de sûreté aérienne. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile. Chaque Partie examinera aussi d'un œil favorable toute demande que lui adressera l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf en cas d'urgence, chaque Partie informe à l'avance l'autre Partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans l'accord.

L'article 15 prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien. Israël sera associé, en qualité d'observateur, aux travaux du comité du "Ciel unique européen" ainsi qu'aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment par une coopération appropriée sur le programme SESAR;

L'article 16 rappelle l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des politiques appliquées à l'aviation ainsi que la nécessité de prendre des mesures

te nemen teneinde de impact van de burgerluchtvaart op het milieu te beperken.

Met **artikel 17** bevestigen de partijen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen), dat op 28 mei 1999 in Montreal is opgesteld (het Verdrag van Montreal).

Artikel 18 verwijst qua consumentenrechten en bescherming van persoonsgegevens naar de normen die gespecificeerd zijn in bijlage IV, deel E.

Artikel 19 bepaalt dat de partijen hun wetten en regels, inclusief mededingingsregels, toepassen op het gebruik van geautomatiseerde boekingsystemen op hun grondgebied, op billijke en niet-discriminerende basis.

Artikel 20 dringt erop aan dat de partijen erop toezien dat hun relevante wetgeving, regels of procedures inzake sociale aspecten minstens zorgen voor de regelgevende eisen en normen die gespecificeerd zijn in bijlage IV, deel F, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

Titel III: institutionele bepalingen (artikelen 21 tot 30)

Artikel 21 betreffende de interpretatie en de handhaving van de overeenkomst formaliseert de verplichtingen van de partijen om de naleving van deze overeenkomst te waarborgen.

Artikel 22 richt een gemengd comité van vertegenwoordigers van de partijen op, dat verantwoordelijk is voor het beheer en de toepassing van de overeenkomst. Dit gemengd comité doet aanbevelingen en neemt beslissingen met eenparigheid van stemmen, in de gevallen voorzien door de overeenkomst.

Krachtens **artikel 23** mag de bij de Associatie-overeenkomst opgerichte associatieraad alle geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze overeenkomst die niet overeenkomstig artikel 22 zijn opgelost, onderzoeken. Indien deze procedure geen resultaat oplevert, kan het geschil aan een scheidsgerecht worden voorgelegd.

Artikel 24 bepaalt dat indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, zij passende vrijwaringsmaatregelen kan treffen.

afin de réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement;

L'**article 17** réaffirme les obligations des Parties au titre de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (responsabilité des compagnies aériennes), signée à Montréal le 28 mai 1999 (convention de Montréal);

L'**article 18** renvoie, pour ce qui concerne les droits des consommateurs et protection des données à caractère personnel, aux normes énoncées à l'annexe IV, partie E;

L'**article 19** prévoit, en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, que les Parties appliquent leurs dispositions législatives et réglementaires, y compris leurs règles en matière de concurrence, à l'exploitation de systèmes informatisés de réservation sur leur territoire, sur une base équitable et non discriminatoire;

L'**article 20** insiste pour que les Parties veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables en matière d'aspects sociaux assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires énoncées à l'annexe IV, partie F, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

Titre III: dispositions institutionnelles (articles 21 à 30)

L'**article 21** relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux Parties afin d'assurer sa bonne application;

L'**article 22** institue un comité mixte, composé de représentants des Parties, qui sera responsable de la gestion et de l'application de l'accord. Ce comité mixte émet des recommandations et prend des décisions, adoptées par consensus, dans les cas prévus par l'accord;

L'**article 23** confère au conseil d'association institué au titre de l'accord d'association d'examiner tout différend portant sur l'application ou l'interprétation de l'accord n'ayant pas pu être réglé par le Comité mixte (art.22). Si cette procédure est infructueuse, le différend est soumis à un tribunal arbitral;

L'**article 24** dispose que des mesures de sauvegarde appropriées pourront être prises par une Partie si celle-ci considère que l'autre Partie n'a pas rempli l'une des obligations de l'accord.

Daartoe plegen de partijen onmiddellijk overleg in het gemengd comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

Krachtens **artikel 25** verbinden de partijen zich ertoe tot een permanente dialoog om de samenhang tussen deze overeenkomst en het proces van Barcelona te garanderen, met als einddoel, een gemeenschappelijke Euro-Mediterrane luchtvaartruimte.

Artikel 26 bepaalt dat de bepalingen van deze overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van bestaande bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en Israël. De rechten voortvloeiend uit de genoemde bilaterale overeenkomsten die eventueel gunstiger zijn, blijven echter van toepassing. De partijen komen ook overeen dat er geen beperkingen of geen verbod bestaan om in de toekomst beveiligingsregelingen te sluiten tussen de regering van de Staat Israël en elke regering van de lidstaten van de Europese Unie op beveiligingsgebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen.

Wanneer een partij wetgevende wijzigingen overweegt, bepaalt **artikel 27** de regels inzake informatieverstrekking, de evaluatie en de eventuele integratie van deze nieuwe normen in de bijlage IV (communautaire verworvenheden).

Artikel 28 verduidelijkt de regels voor een eventuele opzegging van de overeenkomst.

Artikel 29 legt de registratie van deze overeenkomst bij de ICAO op.

Artikel 30 regelt de inwerkingtreding van de overeenkomst onder voorbehoud dat de interne rechtsprocedures van alle overeenkomstsluitende partijen worden nageleefd.

De zes bijlagen

Bijlage I betreffende de overeengekomen diensten en de gespecificeerde routes legt de exploitatievoorwaarden voor de Europese en Israëlische luchtvaartmaatschappijen vast. Deze luchtvaartmaatschappijen mogen, zonder beperking van frequentie of capaciteit, diensten exploiteren vanuit elke luchthaven van de Europese Unie, via punten op het grondgebied van Euromedlanden en/of ECAA-landen naar elke luchthaven in Israël (derde- en vierdevrijheidsrechten) en omgekeerd. De overgangsbepalingen van bijlage II zijn wel van toepassing op deze bijlage wat betreft de kalender voor de gespreide liberalisering.

Dans cette éventualité, les Parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable;

L'**article 25** engage les Parties à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence de l'accord avec le processus de Barcelone. Elles ont pour objectif ultime la création d'un espace aérien euro-méditerranéen commun;

L'**article 26** prévoit que les dispositions de cet accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et Israël. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer. Les parties conviennent également qu'aucune restriction ni interdiction n'empêchera la conclusion de futurs arrangements en matière de sûreté entre le gouvernement de l'État d'Israël et chacun des gouvernements des États membres de l'Union européenne sur des points de sûreté qui ne relèvent pas de la compétence exclusive de l'Union européenne;

L'**article 27** prévoit, lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives, les modalités d'information, d'évaluation et éventuellement d'intégration de ces nouvelles normes dans l'annexe IV (acquis communautaire);

L'**article 28** précise les modalités d'une éventuelle dénonciation de l'accord;

L'**article 29** impose l'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI;

L'**article 30** fixe les modalités d'entrée en vigueur de l'accord sous réserve du respect du droit interne de toutes les Parties contractantes.

Les six annexes

L'**annexe I**, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs européens et israéliens. Ces transporteurs pourront opérer, sans restriction de fréquence ou capacité, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, via des points dans des pays de la zone Euromed et/ou de l'EACE, vers tout aéroport en Israël (droits dits de 3e et de 4e libertés) et vice-versa. Cette annexe I reste toutefois soumise aux dispositions transitoires de l'annexe II qui fixe un calendrier d'échelonnement de cette libéralisation progressive.

Bijlage II detailleert de overgangsbepalingen.

Vanaf de datum van ondertekening van deze overeenkomst zijn er geen beperkingen op het aantal geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen per route voor elk van de partijen.

Tijdens de eerste vijf jaar na de ondertekening van de overeenkomst zullen de aan de communautaire en Israëlische luchtvaartmaatschappijen toegekende frequenties bij het begin van elke IATA-zomerseizoen worden opgetrokken, zoals voorzien in deze bijlage II. Vanaf de eerste dag van het vijfde IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze overeenkomst zijn de bepalingen van bijlage I van toepassing en mogen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen vrij rechten van de derde en vierde vrijheid exploiteren op de gespecificeerde routes, zonder enige beperking inzake capaciteit, wekelijkse frequentie of regelmaat van de dienst.

Bijlage III geeft een lijst van de landen bedoeld in de artikelen 3, 4 en 8 van de overeenkomst en in de bijlage I (gespecificeerde routes). Het gaat om Zwitserland en de landen die deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte.

Bijlage IV lijst de besluiten en verordeningen op (communautaire verworvenheden) die op de regelgevende eisen en normen van deze overeenkomst betrekking hebben. Deze gelijkwaardige regelgevende eisen en normen zijn van toepassing overeenkomstig bijlage VI, tenzij anders gespecificeerd.

Bijlage V detailleert de overeengekomen basisfrequenties op bepaalde routes.

Bijlage VI bepaalt de regelgevende eisen en normen waaraan moet worden voldaan bij de toepassing van de EU-wetgeving die vermeld is in bijlage IV bij de overeenkomst.

Op 06/07/2015 heeft de Raad van State zijn advies gegeven (n° 57 663/4). Naar aanleiding van dit advies werd het wetsontwerp gewijzigd (toevoeging van een artikel 3 betreffende de wijzigingen van de Bijlagen van de Overeenkomst).

*De minister van Buitenlandse Zaken
en Europese Zaken,
Didier REYNDERS*

*De minister van Mobiliteit,
Jacqueline GALANT*

L'annexe II, détaille les dispositions transitoires.

À partir de la date de signature de l'accord, le nombre de transporteurs aériens autorisés de chacune des parties pour chaque route sera illimité.

Durant les cinq premières années suivant la signature de l'accord, les fréquences octroyées aux transporteurs communautaires et israéliens augmenteront au début de chaque saison d'été IATA suivant des modalités détaillées dans cette annexe II. À partir du premier jour de la cinquième saison d'été IATA suivant la date de signature de l'accord, les dispositions de l'annexe I s'appliquent et les transporteurs aériens des deux parties sont admis à exercer librement les droits de troisième et quatrième libertés sur les routes spécifiées sans aucune limite en ce qui concerne la capacité, les fréquences hebdomadaires ou la régularité du service.

L'annexe III liste les États mentionnés aux articles 3, 4 et 8 de l'accord ainsi qu'à l'annexe I (routes spécifiées). Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

L'annexe IV dresse la liste des actes et règlements de l'Union Européenne (acquis communautaire) auxquels se rapportent les exigences réglementaires et normes dont il est question dans l'accord. Ces exigences réglementaires et normes équivalentes s'appliquent conformément à l'annexe VI, sauf disposition contraire.

L'annexe V détaille les fréquences de base agréées sur certaines routes.

L'annexe VI établit les exigences réglementaires et normes à respecter pour l'application de la législation de l'Union Européenne figurant à l'annexe IV de l'accord.

En date du 06/07/2015, le Conseil d'État a donné son avis (n°57 663/4). Suite à cet avis, le projet de loi a été modifié (ajout d'un article 3 concernant les modifications des Annexes de l'Accord).

*Le ministre des Affaires étrangères
et européennes,
Didier REYNDERS*

*La ministre de la Mobilité,
Jacqueline GALANT*

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013, zal volkomen gevolg hebben

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses états membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses états membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013, sortira son plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 57.663/4 VAN 6 JULI 2015**

Op 10 juni 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 6 juli 2015. De kamer was samengesteld uit Yves Kreins, eerste voorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck, assessor, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Jacques Jaumotte.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 6 juli 2015.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. In haar advies 52 638/VR, op 22 januari 2013 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 17 juli 2013 “houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006”¹ heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt:

“1.1. Artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst luidt als volgt:

“2. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen.”

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Euro-mediterrane

¹ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 2015/1, 44-50.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 57.663/4 DU 6 JUILLET 2015**

Le 10 juin 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 6 juillet 2015. La chambre était composée de Yves Kreins, premier président, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck, assesseur, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Jacques Jaumotte.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 6 juillet 2015.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. Dans son avis 52 638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 “portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006”¹, la section de législation a formulé l'observation suivante:

“1.1. L'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen énonce:

“2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord”.

Cette disposition met en œuvre une procédure de modification des annexes de l'accord euro-méditerranéen qui peut

¹ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 2015/1, pp. 44 à 50.

luchtvaartovereenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd.

1.2. Al dient krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag te worden ingestemd door de Kamers, bestaat er geen bezwaar tegen dat deze instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven.²

In haar advies 37 954-37 970-37 977-37 978/AV³ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarvan, het volgende opgemerkt:

‘Zowel het Hof van Cassatie⁴ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁵ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een

² Voetnoot 5 van het geciteerde advies: Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen: D. Van Eeckhoutte en T. Loose, “Wijziging zkt. instemming”, *TvW* 2007, 3-27.

³ Voetnoot 6 van het geciteerde advies: Op 15 februari 2005 verstrekt over:

— een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004” (37 954/AV) (*Parl. St. VI. Parl.* 2004-05, nr. 358/1);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37 970/AV) (*Parl. St. Ver. Verg. Gem. Comm.* 2004-05, nr. B-30/1);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37 977/AV) (*Parl. St. Br. Parl.* 2004-05, nr. A-128/1);

— een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37 978/AV) (*Parl. St. Senaat* 2004-05, nr. 1091/1).

⁴ Voetnoot 7 van het geciteerde advies: Voetnoot 35 van het genoemde advies: Cass. 19 maart 1981, *Arr. Cass.* 1980-81, 808; *JT* 1982, 565, noot J. Verhoeven; Cass. 2 mei 2002, nr. C.99 0518.N.

⁵ Voetnoot 8 van het geciteerde advies: Voetnoot 36 van het genoemde advies: Zie o.m. advies nr. 33 510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 “houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998” (*Parl. St. Senaat* 2001-02, nr. 2-1235/1, 48); advies 35 792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 “houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij” (*Parl. St. W. Gew. R.* 2003-04, nr. 575/1, 10); advies 36 170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001” (*Parl. St. Senaat* 2004-05, nr. 957/1).

aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que les assemblées législatives y aient donné leur assentiment.

1.2. Bien qu’il résulte de l’article 167, § 2, de la Constitution que les Chambres doivent également donner leur assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s’oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement².

Dans son avis 37 954-37 970-37 977-37 978/AG³, l’assemblée générale de la section de législation du Conseil d’État a formulé, à propos de la problématique de l’assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l’observation suivante:

‘Tant la Cour de cassation⁴ que la section de législation du Conseil d’État⁵ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour

² Note de bas de page 5 de l’avis cité: Voir au sujet de la problématique de l’assentiment parlementaire à des modifications simplifiées à un traité: D. Van Eeckhoutte et T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming”, *T.v.W.*, 2007, 3-27.

³ Note de bas de page 6 de l’avis cité: Donné le 15 février 2005 sur:

— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004” (37 954/AG) (*Doc. parl.*, *Parl. fl.*, 2004-2005, n° 358/1);

— un avant-projet devenu l’ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l’Europe, et à l’Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37 970/AG) (*Doc. parl.*, *Ass. réunie CoCom.*, 2004-2005, n° B-30/1);

— un avant-projet devenu l’ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l’Europe, et à l’Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37 977/AG) (*Doc. parl.*, *Parl. Rég. Brux.-Cap.*, 2004-2005, n° A-128/1);

— un avant-projet de loi “portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l’Europe, et à l’Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37 978/AG) (*Doc. parl.*, *Sénat*, 2004-2005, n° 1091/1).

⁴ Note de bas de page 7 de l’avis cité: Note de bas de page 35 de l’avis cité: Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, n° 417; *J.T.*, 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

⁵ Note de bas de page 8 de l’avis cité: Note de bas de page 36 de l’avis cité: Voir notamment C.E., section de législation, avis 33 510/3 du 28 mai 2002 sur l’avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 “portant assentiment à la Convention sur l’accès à l’information, la participation du public au processus décisionnel et l’accès à la justice en matière d’environnement, et aux annexes, faites à Aarhus le 25 juin 1998” (*Doc. parl.*, *Sénat*, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); avis 35 792/2/V du 20 août 2003 sur l’avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 “portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001, ainsi qu’à ses annexes” (*Doc.*, *C.R.W.*, 2003/2004, n° 575/1, p. 10); avis 36 170/1 du 11 décembre 2003 sur l’avant-projet de loi “portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001” (*Doc. parl.*, *Sénat*, 2004-2005, n° 957/1).

verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen⁶ kennen en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.⁷

1.3. Gezien het duidelijk afgebakende onderwerp van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst, lijkt een bepaling waarmee van tevoren wordt ingestemd met de wijzigingen die in die internationale overeenkomst worden aangebracht, aanvaardbaar in het licht van de voornoemde beginselen. Het dispositief van het voorontwerp zou in die zin aangevuld moeten worden.

1.4. Om de Kamers de mogelijkheid te bieden aan de regering te bekwamer tijd kenbaar te maken dat ze een bepaalde wijziging van één van de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst niet goedkeuren, moet het voorontwerp nog worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan de Kamers de wijzigingen mee te delen van de bijlagen waartoe beslist is conform artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst.⁸

⁶ Voetnoot 9 van het geciteerde advies: Voetnoot 37 van het genoemde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁷ Voetnoot 10 van het geciteerde advies: Zie eveneens advies 44 436/4, gegeven op 26 mei 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 15 juli 2008 "houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, gedaan te Straatsburg, op 9 september 1996" (Parl.St. W.Parl. 2007-08, nr. 817/1, 8-10).

⁸ Voetnoot 11 van het geciteerde advies: Zie in die zin onder meer advies 44 321/4, op 22 mei 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 "betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988" (Parl.St. Senaat 2005-06, nr. 1845/1), advies 40 322/4, op 22 mei 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 "betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, gedaan te Londen op 11 november 1988" (Parl.St. Senaat 2005-06, nr. 1846/1), advies 40 882/2/V, op 8 augustus 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 "houdende instemming met het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999" (Parl.St. Senaat 2006-07, nr. 1866/1), advies 43 976/3, op 10 januari 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 mei 2008 "houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001" (Parl.St. VI.Parl. 2007-08, nr. 1588/1, 15-21), het voornoemde advies 44 436/4, advies 44 173/4, op 12 maart 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 16 februari 2009 "houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, en met de Bijlagen, gedaan te Londen op 5 oktober 2001" (Parl. St. Senaat 2007-08, nr. 847/1).

qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements⁶ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements⁷.

1.3. Compte tenu de l'objet clairement délimité des annexes à l'accord euro-méditerranéen, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées à cet accord international paraît admissible, au regard des principes précités. Le dispositif de l'avant-projet devrait être complété en ce sens.

1.4. Afin de permettre aux Chambres de notifier en temps utile au gouvernement qu'elles n'approuvent pas une modification à l'une des annexes à l'accord euro-méditerranéen, il y a lieu de compléter encore l'avant-projet par une disposition pour y prévoir l'obligation, pour le gouvernement, de communiquer aux Chambres, dans un délai déterminé, les modifications des annexes décidées conformément à l'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen⁸.

⁶ Note de bas de page 9 de l'avis cité: Note de bas de page 37 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités à la note précédente.

⁷ Note de bas de page 10 de l'avis cité: Voir également l'avis 44 436/4 donné le 26 mai 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 15 juillet 2008 "portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieur, faite à Strasbourg, le 9 septembre 1996", (Doc. parl., Parl. wall., 2007-2008, n° 817/1, pp. 8-10).

⁸ Note de bas de page 11 de l'avis cité: En ce sens, voir notamment l'avis 40 321/4, donné le 22 mai 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 "relative à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988" (Doc. parl., Sénat, 2005-2006, n° 1845/1), l'avis 40 322/4 donné le 22 mai 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 "relative à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 11 novembre 1988" (Doc. parl., Sénat, 2005-2006, n° 1846/1), l'avis 40 882/2/V donné le 8 août 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 "portant assentiment au Protocole portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999" (Doc. parl., Sénat, 2006-2007, n° 1866/1), l'avis 43 976/3 donné le 10 janvier 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 9 mai 2008 "houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001" (Doc. parl., Parl. fl., 2007-2008, n° 1588/1, pp. 15-21), l'avis 44 436/4 précité, l'avis 44 173/4 donné le 12 mars 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 16 février 2009 "portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, et aux Annexes, faites à Londres le 5 octobre 2001" (Doc. parl., Sénat, 2007-2008, n° 847/1).

1.5. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst houdt geen afwijking in van de verplichting, zoals die blijkt uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, om die wijzigingen in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.⁹

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt.¹⁰

Bijgevolg moeten latere wijzigingen van de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.¹¹

Deze opmerking geldt ook voor artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst "tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013", waarmee het voorliggende voorontwerp beoogt in te stemmen, en wel in zoverre dit tweede lid ertoe zou strekken de wijzigingen die door het gemengd comité aangebracht worden in de bijlagen bij de overeenkomst te onttrekken aan het toepassingsgebied van lid 1 van hetzelfde artikel.

2. Artikel 30, lid 1, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst stelt:

⁹ Voetnoot 12 van het geciteerde advies: Cass. 11 december 1953, *Arr.Verbr.*1954, 252; Cass. 19 maart 1981, *J.T.* 1982, 565, noot J. Verhoeven.

¹⁰ Voetnoot 13 van het geciteerde advies: Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, "L'application du droit international par le juge administratif", *APT* 1998, 95). Zie eveneens het voornoemde advies 43 976/3.

¹¹ Voetnoot 14 van het geciteerde advies: Zie in dezelfde zin advies 44 111/3, op 28 februari 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 3 juli 2008 "houdende instemming met het protocol bij het Verdrag van 25 juni 1998 betreffende toegang tot informatie, inspraak van het publiek bij de besluitvorming en toegang tot de rechtspraak inzake milieuaangelegenheden, betreffende de registers inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen, ondertekend in Kiev op 21 mei 2003" (*Parl.St.* Br.Parl. 2007-08, nr. A-474/1, 9-11).

1.5. L'assentiment anticipé aux modifications des annexes à l'accord euro-méditerranéen n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge*.⁹

Ce n'est que si l'accord euro-méditerranéen avait lui-même déterminé le mode de publication de ces amendements que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection.¹⁰

Par conséquent, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures aux annexes à l'accord euro-méditerranéen.¹¹

Cette observation vaut également pour l'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen "relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg, le 10 juin 2013", auquel l'avant-projet examiné vise à porter assentiment, et ce dans la mesure où la portée de ce paragraphe serait de soustraire les modifications apportées aux annexes de l'accord par le comité mixte au champ d'application du paragraphe 1^{er} du même article.

2. L'article 30, paragraphe 1^{er}, de l'accord euro-méditerranéen énonce:

⁹ Note de bas de page 12 de l'avis cité: Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, 565, note J. Verhoeven.

¹⁰ Note de bas de page 13 de l'avis cité: Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, "L'application du droit international par le juge administratif", *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir également l'avis 43 976/3 précité.

¹¹ Note de bas de page 14 de l'avis cité: Voir, dans le même sens, l'avis 44 111/3 donné le 28 février 2008 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 3 juillet 2008 "portant assentiment au protocole à la Convention du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, portant sur les registres des rejets et transferts de polluants, fait à Kiev, le 21 mai 2003" (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2007-2008, n° A-474/1, pp. 9-11).

“1. Deze overeenkomst wordt voorlopig toegepast, overeenkomstig de nationale wetten van de partijen, vanaf de datum van ondertekening door de partijen.”

Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet hebben de verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van de Kamers hebben verkregen.

Met een voorlopige toepassing van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst wordt vooruitgelopen op die instemming van de Kamers en worden ze voor de keuze geplaatst om ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel, in geval van niet-bekrachtiging, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking op het recht van de Kamers om vrij te oordelen of ze al dan niet hun instemming kunnen verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het federaal parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomen wordt bevestigd, de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het interne recht geen uitwerking kan hebben voordat die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden.¹²

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden bepalingen betreffende de voorlopige toepassing in een verdrag op te nemen. Thans kan de afdeling Wetgeving alleen aanraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien.¹³

De griffier,

Colette GIGOT

De eerste voorzitter,

Yves KREINS

¹² Dat is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag voorhanden is.

¹³ Zie in dezelfde zin advies 45 971/3, op 24 februari 2009 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het Vlaams decreet van 30 april 2009 “houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007” (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09*, nr. 2161/1, 29-32), advies 48 092/VR, op 11 mei 2010 vertrekt over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Internationale Overeenkomst van 2006 inzake tropisch hout, gedaan te Genève op 27 januari 2006” (*Parl. St. Senaat 2011-12*, nr. 1531/2, 40-42), en advies 51 264/4, op 14 mei 2012 verstrekt over een voorontwerp van decreet “portant assentiment au Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l’Accord de transport aérien entre les États-Unis d’Amérique d’une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d’autre part, signé les 25 et 30 avril 2007” (*Parl. St. W. Parl. 2012-13*, nr. 686/1, 6-7).

Deze opmerking stemt overeen met de opmerking die geformuleerd is in advies 52 638/VR, gegeven op 22 januari 2013 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 17 juli 2013 “houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006” (*Parl. St. Senaat 2012-13*, nr. 2015/1, 44-50).

“1. L’accord s’applique à titre provisoire, conformément aux législations nationales des parties contractantes, à compter de la date de sa signature par les parties contractantes”.

En vertu de l’article 167, § 2, de la Constitution, les traités n’ont d’effet qu’après avoir reçu l’assentiment des Chambres.

Une application à titre provisoire de l’accord euro-méditerranéen anticipe cet assentiment des Chambres et place celles-ci devant l’alternative suivante: soit ratifier l’application à titre provisoire, soit, en cas de non-ratification, mettre l’État belge dans une position délicate vis-à-vis du cosignataire de l’accord euro-méditerranéen. Ceci restreint le droit des Chambres d’apprécier librement si elles peuvent donner ou non leur assentiment.

En outre, même si l’assentiment du Parlement fédéral a pour effet de confirmer ce qui a été arrêté antérieurement, l’accord euro-méditerranéen ne peut avoir d’effet en droit interne avant que cet assentiment n’ait été donné, ce qui peut être source de difficultés ¹².

Il est dès lors recommandé d’éviter à l’avenir d’inscrire dans un traité des dispositions concernant l’application provisoire. Dans l’état actuel des choses, la section de législation ne peut que recommander d’entamer et d’achever le plus vite possible la procédure d’assentiment parlementaire ¹³.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le premier président,

Yves KREINS

¹² Ce ne sera pas le cas uniquement s’il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour une application conforme au traité dans la pratique.

¹³ Voir, dans le même sens, l’avis 45 971/3 donné le 24 février 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 30 avril 2009 “houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007” (*Doc. parl., Parl. fl., 2008-2009*, n° 2161/1, pp. 29-32), l’avis 48 092/VR, donné le 11 mai 2010 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l’Accord international de 2006 sur les bois tropicaux, fait à Genève le 27 janvier 2006” (*Doc. parl., Sénat, 2011-2012*, n° 1531/2, pp. 40-42), et l’avis 51 264/4 donné le 14 mai 2012 sur un avant-projet de décret “portant assentiment au Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l’Accord de transport aérien entre les États-Unis d’Amérique d’une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d’autre part, signé les 25 et 30 avril 2007” (*Doc. parl., Parl. wall., 2012-2013*, n° 686/1, pp. 6-7).

Cette observation est similaire à celle formulée dans l’avis 52 638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 “portant assentiment à l’Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d’une part, et le Royaume du Maroc, d’autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006” (*Doc. parl., Sénat, 2012-2013*, n° 2015/1, pp. 44-50).

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst, die overeenkomstig artikel 27.2 van de Overeenkomst aangenomen zullen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 23 november 2015

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

*De minister van Buitenlandse Zaken
en Europese Zaken,*

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et européennes et de la ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et européennes et la ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses états membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications aux Annexes de l'Accord, qui seront adoptées en application de l'article 27.2 de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 23 novembre 2015

PHILIPPE

PAR LE ROI:

*Le ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Didier REYNDEERS

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

BIJLAGE

ANNEXE

EURO-MEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST
TUSSEN DE EUROPESE UNIE
EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD,
EN DE REGERING VAN DE STAAT ISRAËL, ANDERZIJD

EU/IL/nl 1

EU/IL/nl 2

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

EU/IL/nl 3

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HONGARIJE,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

EU/IL/nl 4

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIË EN NOORD-IERLAND,

verdragsluitende partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, hierna "de lidstaten" genoemd, en

DE EUROPESE UNIE,

enerzijds, en

DE REGERING VAN DE STAAT ISRAËL (hierna "Israël" genoemd),

anderzijds,

DE WENS UITDRUKKEND een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen, dat gebaseerd is op eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op een markt met een minimum aan overheidsbetrokkenheid en regulering;

DE WENS UITDRUKKEND de uitbreiding van de internationale luchtvervoersmogelijkheden te vergemakkelijken, onder meer via de ontwikkeling van luchtvervoersnetwerken, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van passagiers en expediteurs aan passende luchtvervoersdiensten;

ERKENNENDE dat luchtvervoer belangrijk is voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

DE WENS UITDRUKKENDE dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden op open markten;

EU/IL/nl 5

ERKENNENDE dat het op elkaar afstemmen en, voor zover praktisch mogelijk, het harmoniseren van regelgeving voordelen kan opleveren;

DE WENS UITDRUKKEND dat alle sectoren van de luchtvervoerssector, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerd klimaat;

DE WENS UITDRUKKEND het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het internationaal luchtvervoer te garanderen en nogmaals bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen die gericht zijn tegen luchtvaartuigen en die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van het luchtvervoer nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

De veiligheidsbehoeften ERKENNENDE met betrekking tot de luchtvaartrelaties tussen de Europese Unie en Israël, ten gevolge van de huidige geopolitieke situatie;

NOTA NEMENDE van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944;

ERKENNENDE dat deze Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomst binnen het toepassingsgebied valt van het Euro-Mediterraan partnerschap dat in het vooruitzicht wordt gesteld in de verklaring van Barcelona van 28 november 1995;

NOTA NEMENDE VAN hun gemeenschappelijk voornemen om een Euro-Mediterrane luchtvaart-ruimte tot stand te brengen, op basis van de beginselen van overeenstemming van de regelgeving, regelgevende samenwerking en liberalisering van de markttoegang;

EU/IL/nl 6

DE WENS UITDRUKKENDE een gelijk speelveld tot stand te brengen, waardoor luchtvaartmaatschappijen billijke en gelijke kansen genieten om luchtvervoer aan te bieden;

ERKENNENDE dat subsidies een negatief effect kunnen hebben op de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen en de basisdoelstellingen van deze Overeenkomst in het gedrang kunnen brengen;

HET BELANG BEVESTIGEND van milieubescherming bij de ontwikkeling en toepassing van het internationale luchtvaartbeleid en erkennende dat soevereine staten het recht hebben passende milieubeschermingsmaatregelen te nemen;

NOTA NEMENDE van het belang van de bescherming van de consument, met inbegrip van de bescherming die wordt geboden door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999, voor zover beide partijen zijn toegetreden tot dit verdrag;

EU/IL/nl 7

EROP WIJZENDE dat in het kader van deze Overeenkomst uitwisselingen van persoonsgegevens plaatsvinden waarop de wetgeving van de partijen inzake gegevensbescherming van toepassing is, alsook het besluit van de Commissie van 31 januari 2011 overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, over de passende bescherming van persoonsgegevens door de staat Israël wat de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens betreft (Besluit 2011/61/EU);

VOORNEMENS voort te bouwen op het kader van de bestaande luchtvervoersovereenkomsten, teneinde aan beide zijden open markttoegang en zoveel mogelijk voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, personeel en de maatschappij in het algemeen tot stand te brengen;

OPMERKENDE dat deze Overeenkomst op progressieve maar integrale wijze moet worden toegepast, en dat een geschikt mechanisme kan zorgen voor de vaststelling van gelijkwaardige regelgevende eisen en normen voor de burgerluchtvaart, gebaseerd op de hoogste normen die door de overeenkomstsluitende partijen worden toegepast;

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

EU/IL/nl 8

ARTIKEL 1

Definities

Tenzij anders bepaald, wordt met het oog op de toepassing van deze Overeenkomst verstaan onder:

- 1) "overeengekomen diensten" en "gespecificeerde routes": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 en bijlage I bij deze Overeenkomst;
- 2) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst, de bijlagen daarbij en eventuele wijzigingen daarvan;
- 3) "luchtvaartmaatschappij": een onderneming met een geldige exploitatievergunning;
- 4) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer met civiele luchtvaartuigen van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregeld en niet-geregeld (charter) luchtvervoer en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten;
- 5) "Associatieovereenkomst": de Euro-Mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Staat Israël, anderzijds, ondertekend te Brussel op 20 november 1995;

EU/IL/nl 9

- 6) "bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of -entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze Overeenkomst;
- 7) "partijen": enerzijds de Europese Unie of haar lidstaten, of de Europese Unie en haar lidstaten, overeenkomstig hun respectieve bevoegdheden, en anderzijds Israël;
- 8) "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opgesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
 - a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94 bis van het Verdrag van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Israël als de lidstaat of lidstaten van de Europese Unie, en
 - b) alle bijlagen of wijzigingen van bijlagen die krachtens artikel 90 van het Verdrag zijn goedgekeurd, voor zover die bijlage of wijziging op een gegeven ogenblik geldt voor zowel Israël als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Unie;
- 9) "EU-Verdragen": het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

EU/IL/nl 10

- 10) "recht van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat (de "verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de "ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;
- 11) "deugdelijkheid": het feit dat een luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten kan exploiteren, d.w.z. dat ze over voldoende financiële middelen en adequate managementdeskundigheid beschikt en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- 12) "volledige kosten": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die milieukosten weerspiegelen en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;
- 13) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van minstens twee staten;
- 14) "IATA": de Internationale Luchtvaartassociatie (International Air Transport Association);
- 15) "ICAO": de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organisation);

EU/IL/nl 11

- 16) "onderdaan":
- a) elke persoon met Israëlish staatsburgerschap, in het geval van Israël, of met de nationaliteit van een lidstaat, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten; of
 - b) elke rechtspersoon i) die rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en te allen tijde onder de feitelijke zeggenschap staat van personen of entiteiten met Israëlish staatsburgerschap in het geval van Israël, of personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of een van de andere in bijlage III vermelde staten in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en ii) waarvan de hoofdvestiging zich in Israël bevindt, in het geval van Israël, of in een lidstaat in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten;
- 17) "nationaliteit": in het geval van een luchtvaartmaatschappij, het feit dat de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de eisen inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;
- 18) "niet-geregelde luchtdienst": alle andere commerciële luchtdiensten dan geregelde luchtdiensten;

EU/IL/nl 12

- 19) "exploitatievergunning": i) een exploitatievergunning en alle andere relevante documenten of certificaten die krachtens Verordening (EG) nr. 1008/2008 of de opvolgingsinstrumenten daarvan zijn afgegeven, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en ii) een Air Operating Licence en alle andere relevante documenten of certificaten die zijn afgegeven krachtens artikel 18 van de Israëlsche luchtvaartwetgeving van 2011 en de opvolgingsinstrumenten daarvan;
- 20) "prijs":
- a) de "passagierstarieven" die moeten worden betaald aan luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers voor het vervoer van passagiers en bagage op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze tarieven gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden; en
 - b) de "luchttarieven" die moeten worden betaald voor het vervoer van vracht en de voorwaarden waaronder deze tarieven gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden.

Voor zover relevant heeft deze definitie ook betrekking op het oppervlaktevervoer in verband met internationaal luchtvervoer en de toepasselijke voorwaarden;

- 21) "hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij in het land van de partij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend, zoals vermeld in de exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij;
- 22) "openbaredienstverplichting": een verplichting die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd om op een specifieke route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen en minimumcapaciteit, waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De desbetreffende luchtvaartmaatschappijen kunnen door de betrokken partij worden vergoed voor het nakomen van openbaredienstverplichtingen;
- 23) "geregelde luchtdienst": een reeks vluchten die elk van de volgende kenmerken bezit:
- a) op elke vlucht worden individueel plaatsen en/of capaciteit voor het vervoer van vracht of post tegen betaling ter beschikking van het publiek gesteld (rechtstreeks bij de luchtvaartmaatschappij of via erkende agenten);
 - b) de reeks vluchten wordt uitgevoerd om het vervoer tussen steeds dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:
 - volgens een gepubliceerde dienstregeling, of
 - hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormt;

EU/IL/nl 14

- 24) "SESAR" (Single European Sky ATM Research): de technische tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim waarbij de luchtverkeersleidingssystemen van de nieuwe generatie op gecoördineerde en gesynchroniseerde wijze worden onderzocht, ontwikkeld en ingezet;
- 25) "subsidie": alle door de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale organisatie of een andere overheidsorganisatie verleende financiële bijdragen waarbij:
- a) de praktijk van de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalinbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
 - b) de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen of deze niet int;
 - c) de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten biedt, niet bestaande uit algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt; of

EU/IL/nl 15

- d) de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiek-rechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier orgaan opdraagt een of meer van de onder a), b) en c), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;

en waarbij een voordeel wordt verleend;

- 26) "territorium": voor Israël de Staat Israël, en voor de Europese Unie het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder de EU-Verdragen vallen en onderhevig zijn aan de in die verdragen en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden. De toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar doet geen afbreuk aan de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, noch aan het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de EU-luchtvaartmaatregelen die sinds 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de bepalingen van de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Cordoba is aangenomen; De toepassing van deze Overeenkomst laat de status van de territoria die na juni 1967 onder Israëlische zeggenschap kwamen, onverlet;
- 27) "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, aanverwante diensten en faciliteiten inbegrepen.

EU/IL/nl 16

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2

Verkeersrechten

1. Overeenkomstig bijlagen I en II verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
 - b) het recht op het grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);
 - c) bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op het grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer; en
 - d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

EU/IL/nl 17

2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:
- a) Israël het recht op het grondgebied van een lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat;
 - b) de Europese Unie het recht op het grondgebied van Israël tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van Israël.

ARTIKEL 3

Vergunning

Wanneer de bevoegde instanties een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen, verlenen zij zo spoedig mogelijk de passende vergunningen, voor zover:

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Israël:
 - de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Israël bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van Israël; en

EU/IL/nl 18

- het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Israël; en
 - de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berusten bij Israël en/of onderdanen van Israël;
- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij haar exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie heeft verkregen; en
 - de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate daadwerkelijk regelgevend toezicht houdt op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit duidelijk is geïdentificeerd; en
 - de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie, of van andere in bijlage III vermelde landen en/of onderdanen van die landen, en deze landen en/of onderdanen daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij;
- c) de luchtvaartmaatschappij beantwoordt aan de voorwaarden in de wetten en regels die normaal worden toegepast door de autoriteit die bevoegd is voor de exploitatie van het internationaal luchtvervoer; en
- d) de voorschriften van artikel 13 en artikel 14 worden gehandhaafd en opgelegd.

EU/IL/nl 19

ARTIKEL 3 BIS

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen
inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

Als de bevoegde autoriteiten van een partij een aanvraag voor een vergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkennen zij de door de bevoegde autoriteiten van de vragende partij gedane vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof zij die vaststellingen zelf zouden hebben gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald onder a) hieronder.

- a) Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 3 van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende vergunningen of licenties niet zijn nageleefd, dienen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis te stellen en hun bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten van beide partijen, en/of aanvullende informatie over deze redenen tot bezorgdheid vragen, en op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als er geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij bij de Overeenkomst de kwestie voorleggen aan het bij artikel 22 van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité en mag, overeenkomstig leden 7 en 9 van artikel 22, passende vrijwaringsmaatregelen nemen zoals bepaald in artikel 24.

EU/IL/nl 20

- b) Deze procedures hebben geen betrekking op de erkenning van vaststellingen met betrekking tot:
 - i) veiligheidscertificaten of –licenties;
 - ii) beveiligingsregelingen; of
 - iii) verzekeringsdekking.

ARTIKEL 4

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen weigeren, intrekken, opschorten of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken als:
 - a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Israël:
 - de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Israël bevindt of de luchtvaartmaatschappij niet over een exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Israël beschikt; of
 - Israël er niet daadwerkelijk op toeziet of niet afdwingt dat de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of

EU/IL/nl 21

- de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij niet berusten bij Israël en/of onderdanen van Israël;
- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij haar exploitatievergunning niet overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie heeft verkregen; of
 - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
 - de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie, of van andere in bijlage III vermelde landen en/of onderdanen van die landen, en deze landen en/of onderdanen niet daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 6 van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels;
- d) de voorschriften van artikel 13 en artikel 14 niet worden gehandhaafd en opgelegd; of

EU/IL/nl 22

e) een partij bij de Overeenkomst overeenkomstig artikel 7 heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de mededingingsvoorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder c) of d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij bij de Overeenkomst.

ARTIKEL 5

Investerings

1. Onverminderd artikel 3 en artikel 4 van deze Overeenkomst mogen de partijen bij de Overeenkomst, overeenkomstig de voorwaarden van lid 2 van dit artikel, toestaan dat lidstaten van de Europese Unie of onderdanen ervan meerderheidseigenaar worden van en/of feitelijke zeggenschap verwerven over Israëlsche luchtvaartmaatschappijen en/of dat Israël of onderdanen ervan meerderheidseigenaar wordt van en/of feitelijke zeggenschap verwerft over EU-luchtvaartmaatschappijen, na verificatie door het Gemengd Comité overeenkomstig artikel 22, lid 10.

EU/IL/nl 23

2. Met betrekking tot lid 1 van dit artikel worden specifieke investeringen door belanghebbenden van de partijen bij de Overeenkomst afzonderlijk toegestaan krachtens een voorafgaande beslissing van het Gemengd Comité overeenkomstig artikel 22, lid 2, van deze Overeenkomst.

In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen bij de Overeenkomst. De bepalingen van artikel 22, lid 9, van deze Overeenkomst zijn niet van toepassing op dit type beslissingen.

ARTIKEL 6

Naleving van wetten en regels

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels naleven inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren.

EU/IL/nl 24

2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften die op dat grondgebied gelden met betrekking tot de binnenkomst in of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het vliegtuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.

ARTIKEL 7

Mededinging

1. De partijen bij de Overeenkomst bevestigen dat de bepalingen van titel IV, hoofdstuk 3 ("Mededinging"), van de Associatieovereenkomst van toepassing zijn op deze Overeenkomst.
2. De partijen bij de Overeenkomst erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een billijk en concurrerend kader voor de exploitatie van luchtdiensten. De partijen bij de Overeenkomst erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is als deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet worden gesubsidieerd, en als neutrale en niet-discriminerende toegang tot luchthavenfaciliteiten, diensten en slots gegarandeerd is.

EU/IL/nl 25

3. Als een partij bij de Overeenkomst vaststelt dat op het grondgebied van de andere partij bij de Overeenkomst voorwaarden gelden, met name ten gevolge van een subsidie, die de billijke en gelijke mededingingskansen van haar luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden, mag zij haar opmerkingen overmaken aan de andere partij. Bovendien mag zij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 van deze Overeenkomst. Het overleg moet van start gaan binnen 30 dagen na ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen 30 dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij bij de Overeenkomst die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te weigeren, in te houden, in te trekken, op te schorten of aan passende voorwaarden te onderwerpen, overeenkomstig artikel 4.

4. De in lid 3 vermelde maatregelen moeten passend en evenredig zijn en inzake toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tegen de luchtvaartmaatschappij(en) die baat heeft (hebben) bij de in lid 3 vermelde omstandigheden, en laten het recht van de partijen bij de Overeenkomst om maatregelen te nemen uit hoofde van artikel 23 onverlet.

5. De partijen bij de Overeenkomst komen overeen dat de bijdrage van de Israëlische regering om de extra beveiligingskosten te dekken die Israëlische luchtvaartmaatschappijen moeten maken ten gevolge van instructies van de Israëlische regering, geen oneerlijke mededingingspraktijk zijn en niet worden beschouwd als een subsidie in de zin van dit artikel, voor zover:

- a) deze steun uitsluitend wordt gebruikt om de kosten te dekken die Israëlische luchtvaartmaatschappijen moeten maken om de door de Israëlische autoriteiten opgelegde extra beveiligingsmaatregelen, welke niet worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie, ten uitvoer te leggen; en
- b) dergelijke beveiligingskosten door Israël duidelijk zijn geïdentificeerd en gekwantificeerd; en
- c) het Gemengd Comité één keer per jaar een verslag ontvangt met de totale som van de beveiligingsuitgaven en het percentage van de steun van de Israëlische regering in het voorgaande jaar.

6. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.

7. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de wetten en regels betreffende openbardienstverplichtingen op het grondgebied van de partijen.

EU/IL/nl 27

ARTIKEL 8

Commerciële opportuniteiten

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren en faciliteiten te vestigen die nodig zijn voor het verlenen van luchtvervoersdiensten en voor de promotie en verkoop van luchtvervoer, inclusief randactiviteiten en aanvullende activiteiten.
2. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk.

Grondafhandeling

3. a) Onverminderd punt b) hieronder heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:
 - i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest,

EU/IL/nl 28

- ii) een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondaafhandelingsdiensten, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.
- b) Voor bepaalde categorieën grondaafhandelingsdiensten, namelijk bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, vracht- en postafhandeling, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, mogen alleen fysieke of operationele beperkingen worden opgelegd aan de in punt a), onder i) en ii), vermelde rechten volgens de wetten en regels die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere partij. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondaafhandelingsdiensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van deze diensten mogen de volledige kosten daarvan, inclusief een redelijk rendement na afschrijving, niet overschrijden.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en overmaking van fondsen

4. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, of via het internet of elk ander beschikbaar kanaal. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.

EU/IL/nl 29

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, vrij en zonder beperkingen of belastingen lokale inkomsten om te wisselen in om het even welke vrij converteerbare munteenheid, tegen de officiële wisselkoers, en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied en, voor zover dit niet in strijd is met de algemeen toepasselijke wet- en regelgeving, naar het land of de landen van haar keuze.

6. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

Samenwerkingsregelingen

7. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze Overeenkomst, mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing (bijv. overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit, codesharingafspraken) samenwerken met:

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en

- c) alle exploitanten van vervoer over land en maritiem vervoer,

voor zover i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende verkeersrechten en ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingovereenkomst wordt gesloten houder is van de passende routerechten in het kader van de relevante bilaterale bepalingen en iii) de regelingen voldoen aan de eisen inzake veiligheid en mededinging die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen. Wanneer passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet in het verkooppunt of in elk geval bij de check-in of, indien geen check-in vereist is voor een aansluitende vlucht, alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerders elk deel van de dienst zullen uitvoeren.

Oppervlaktevervoer

8. a) Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam vervoer van passagiers op de grond aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer. De aanbieders van oppervlaktevervoer mogen zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsregelingen. Bij het overwegen van samenwerkingsregelingen kunnen aanbieders van oppervlaktevervoer onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.

EU/IL/nl 31

- b) Onverminderd de overige bepalingen van deze Overeenkomst mogen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen in het kader van luchtvervoer bovendien zonder beperking gebruik maken van oppervlaktevervoer van en naar alle punten in Israël, de Europese Unie of derde landen, inclusief vervoer van en naar alle luchthavens met douanefaciliteiten en, voor zover van toepassing, vracht onder contract vervoeren overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlaktevervoer dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale vrachtvervoerdiensten kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, voor zover de expediteurs juiste feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

Leasing

9. a) De luchtvaartmaatschappijen van elke partij zijn gerechtigd de overeengekomen diensten te verlenen met luchtvaartuigen die, met of zonder bemanning, van om het even welke andere luchtvaartmaatschappij zijn geleased, inclusief luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, voor zover alle deelnemers aan dergelijke regelingen voldoen aan de voorwaarden van de wetten en regels die normaal door de partijen worden toegepast bij dergelijke regelingen.
- b) Geen van beide partijen mag van de luchtvaartmaatschappijen die hun apparatuur in lease geven, eisen dat zij in het bezit zijn van verkeersrechten uit hoofde van deze Overeenkomst.

- c) Het leasen van luchtvaartuigen met bemanning ("wet leasing") van andere dan de in bijlage III vermelde derde landen door een Israëlische luchtvaartmaatschappij of een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie om de in deze Overeenkomst bedoelde rechten te exploiteren, mag alleen in uitzonderlijke gevallen plaatsvinden of om te voldoen aan tijdelijke behoeften. Dergelijke "wet lease"-overeenkomsten moeten worden voorgelegd aan i) de vergunningverlenende autoriteit van de leasende luchtvaartmaatschappij, ter voorafgaandelijke goedkeuring, en ii) de bevoegde autoriteit van de andere partij waar het desbetreffende luchtvaartuig zal worden ingezet, ter informatie.

Met het oog op deze alinea wordt onder "luchtvaartuig" verstaan: een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een derde land waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd in de Europese Unie en/of Israël.

Franchising en branding

10. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht franchising- of branding-overeenkomsten te sluiten met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die gewoonlijk door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, met name die welke de vrijgave vereisen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert.

Toewijzing van luchthavenslots

11. Elke partij ziet erop toe dat haar procedures, richtsnoeren en regels voor het beheer van de slots op de luchthavens op haar grondgebied op transparante, doeltreffende en niet-discriminerende wijze worden toegepast.

EU/IL/nl 33

Overleg in het Gemengd Comité

12. Als een partij van mening is dat de andere partij een inbreuk begaan heeft tegen het bepaalde in dit artikel, mag zij de andere partij in kennis stellen van haar bevindingen en om overleg vragen overeenkomstig artikel 22, lid 4.

ARTIKEL 9

Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Unie en b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, voor die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.

EU/IL/nl 34

2. Worden eveneens op basis van wederkerigheid vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:
- a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer ingezette uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze voorraden worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied;
 - b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
 - c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
 - d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer ingezette vertrekkende luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied; en

e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.

3. Niets in deze Overeenkomst verhindert een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied. Bij het binnenkomen en verlaten van het grondgebied van een partij en tijdens het verblijf op dat grondgebied moeten de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voldoen aan de op dat grondgebied geldende wetten en regels inzake verkoop, levering en gebruik van luchtvaartbrandstof.

4. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig, alsook de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde benodigdheden, voorraden en reserveonderdelen die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen; bovendien kan worden vereist dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven tot ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.

6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

7. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de belastingen over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de btw-heffing op invoer betreft. De bepalingen van de tussen een lidstaat van de Europese Unie en Israël gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

ARTIKEL 10

Gebruikersheffingen voor luchthavens en luchthavenvoorzieningen en -diensten

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn. In ieder geval moeten dergelijke gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

EU/IL/nl 37

2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende voorzieningen en diensten niet ten onrechte discriminerend zijn en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Deze heffingen mogen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchtvaart- en beveiligingsvoorzieningen en -diensten in die luchthavens of in dat systeem van luchthavens, maar mogen deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

3. Iedere partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken, en moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen aan om alle luchthavengebruikers of de vertegenwoordigers of verenigingen van luchthavengebruikers informatie te verstrekken over de punten waarop het systeem of het niveau van de heffingen die op elke luchthaven door de luchthavenbeheersorganen worden geïnd, zijn gebaseerd, omdat dergelijke informatie nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen volgens de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten aan om de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde die autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

4. Geen van beide partijen wordt bij geschillenbeslechtsprocedures volgens artikel 23 van deze overeenkomst geacht in overtreding te zijn van een bepaling van dit artikel, tenzij a) zij verzuimt de heffing of de praktijk die voorwerp is van een klacht door de andere partij binnen een redelijke termijn opnieuw te beoordelen; of b) zij na nieuwe beoordeling nalaat alle in haar macht liggende stappen te nemen om een heffing of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

ARTIKEL 11

Prijsstelling

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.
2. De partijen eisen niet dat de prijzen worden aangemeld.
3. De bevoegde autoriteiten kunnen onderling overleg plegen over kwesties als, maar niet beperkt tot, niet-correcte, onredelijke of discriminerende prijzen.

EU/IL/nl 39

ARTIKEL 12

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partij de statistieken die krachtens de nationale wetten en regels van die partij vereist zijn en, op verzoek, andere beschikbare statistische informatie die redelijkerwijze vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van de luchtdiensten die onder deze Overeenkomst vallen.
2. De partijen werken samen in het kader van het bij artikel 22 ingesteld Gemengd Comité teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten, te vergemakkelijken.

EU/IL/nl 40

TITEL II

SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 13

Veiligheid van de luchtvaart

1. Onverminderd het oordeel van de wetgevingsautoriteiten van de partijen, werken de partijen nauw samen op het gebied van luchtvaartveiligheid, teneinde - voor zover praktisch mogelijk - geharmoniseerde regels op te stellen of elkaars veiligheidsnormen wederzijds te erkennen. Het Gemengd Comité houdt, met de hulp van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, toezicht op dit samenwerkingsproces.
2. De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor het niveau van regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer dat gespecificeerd is in bijlage IV, deel A, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

EU/IL/nl 41

3. De bevoegde autoriteiten van de partijen erkennen de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen die zijn afgegeven of door elkaar zijn gevalideerd en die nog steeds van kracht zijn als geldig voor de exploitatie van het in deze Overeenkomst bedoelde luchtvervoer, voor zover de voor deze bewijzen en vergunningen geldende eisen tenminste voldoen aan de eventuele overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen. De bevoegde autoriteiten mogen echter bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door die andere autoriteiten zijn verstrekt aan of geldig verklaard voor hun eigen onderdanen weigeren te erkennen als zijnde geldig voor het vliegen boven hun eigen grondgebied.
4. Elke partij kan op elk ogenblik overleg vragen over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd op gebieden als luchtvaartfaciliteiten, cockpitbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na het verzoek.
5. Als na dit overleg een van beide partijen vindt dat de andere er niet voor gezorgd heeft dat op de in lid 4 vermelde gebieden effectief veiligheidsnormen zijn toegepast en gehandhaafd die voldoen aan de op dat ogenblik krachtens het Verdrag van Chicago geldende normen, wordt de andere partij in kennis gesteld van die bevindingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan de ICAO-normen te voldoen. De andere partij neemt dan binnen een overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen.

6. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet-naleving van de bij het Verdrag van Chicago vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.

7. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij vaststellen dat een luchtvaartuig, onderdeel of activiteit:

- a) niet voldoet aan de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
- b) aanleiding geeft tot ernstige bezorgdheid - op basis van een inspectie als bedoeld in lid 6, krachtens artikel 16 van het Verdrag van Chicago - dat een vliegtuig of de wijze waarop het wordt geëxploiteerd niet voldoet aan de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
- c) aanleiding geeft tot ernstige bezorgdheid dat de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen niet effectief worden gehandhaafd en beheerd.

8. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 7 stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

9. Als het van essentieel belang is dat dringend actie wordt ondernomen om de veiligheid van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij te garanderen, behoudt elke partij zich het recht voor om de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen.

10. Wanneer uit hoofde van lid 7 of 9 genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te handhaven, kan elke partij de zaak voorleggen aan het Gemengd Comité.

ARTIKEL 14

Beveiliging van de luchtvaart

1. Beide partijen bevestigen hun wederzijdse verplichtingen om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden te beveiligen, en met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, voor zover de partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe de partijen zijn toegetreden.

EU/IL/nl 44

2. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatie-faciliteiten, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.
3. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de ICAO opgestelde aanbevolen werkwijzen die als bijlage bij het Verdrag van Chicago zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. De partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied minstens handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.
4. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen om luchtvaartuigen te beschermen, passagiers en hun handbagage aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen en passende controles van de bemanning, vracht (inclusief ruimbagage) en boord-proviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden van het luchtvaartuig en dat die maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 3 vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de andere partij. Als een partij in kennis wordt gesteld van een specifieke dreiging tegen een specifieke vlucht of reeks vluchten van of naar het grondgebied van de andere partij, stelt zij de andere partij in kennis en kan zij overeenkomstig lid 6 bijzondere beveiligingsmaatregelen nemen om de specifieke dreiging af te wenden.

EU/IL/nl 45

5. De partijen komen overeen om te streven naar wederzijdse erkenning van elkaars beveiligingsnormen. Hiertoe stellen zij administratieve regelingen vast die het mogelijk maken om overleg te plegen over bestaande of geplande maatregelen voor de beveiliging van de luchtvaart en om samen te werken en informatie te delen over de kwaliteitscontrolemaatregelen die zij toepassen. Een partij mag ook om medewerking van de andere partij verzoeken om na te gaan of specifieke beveiligingsmaatregelen van die andere partij voldoen aan de eisen van de vragende partij. Aan de hand van de resultaten kan de vragende partij besluiten dat het niveau van de beveiligingsmaatregelen die op het grondgebied van de andere partij worden toegepast gelijkwaardig is, zodat transferpassagiers, transferbagage en/of transfervracht kunnen worden vrijgesteld van een herscreening op het grondgebied van de vragende partij. Dit besluit wordt aan de andere partij meegedeeld.

6. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke veiligheidsmaatregelen te nemen. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij in noodgevallen. Bovendien mag elke partij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 van deze Overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

EU/IL/nl 46

7. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.
8. De partijen nemen alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en slachtoffer is van een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.
9. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.
10. Onverminderd artikel 4 wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of aan voorwaarden onderworpen wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt gevonden.
11. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van deze termijn van vijftien (15) dagen.

12. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer bevestigen de partijen dat, wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige economische en operationele gevolgen voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten dient te beoordelen en, bij het bepalen welke maatregelen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden, tenzij terzake wettelijke beperkingen gelden.

13. De overeenkomstig lid 10 of 11 genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft.

14. Onverminderd dit artikel komen de partijen overeen dat geen enkele partij verplicht is informatie vrij te geven die de nationale veiligheid van elk van de partijen kan schaden.

ARTIKEL 15

Luchtverkeersbeheer

1. De partijen komen overeen samen te werken op het gebied van luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot Israël, teneinde de veiligheid en de algehele efficiëntie van het algemene luchtverkeer te verhogen, de capaciteit te optimaliseren en vertragingen tot een minimum te beperken. Daartoe zal Israël als waarnemer betrokken worden bij de activiteiten van het Comité inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het Gemengd Comité houdt toezicht op dit samenwerkingsproces.

EU/IL/nl 48

2. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectieve grondgebied te vergemakkelijken:
- a) neemt Israël de nodige maatregelen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door relevante nationale toezichtsorganen op te richten die minstens functioneel onafhankelijk zijn van de verlener(s) van luchtvaarnavigatiediensten; en
 - b) betreft de Europese Unie Israël bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaarnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door passende coördinatie inzake SESAR.
3. a) De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor het niveau van regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer dat gespecificeerd is in bijlage IV, deel B, sectie A, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.
- b) De partijen handelen in overeenstemming met de regelgevende eisen en normen van de Europese Unie op het gebied van luchtvervoer, welke gespecificeerd zijn in bijlage IV, deel B, sectie B, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

EU/IL/nl 49

ARTIKEL 16

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid.
2. De partijen erkennen dat er behoefte is aan effectieve mondiale, regionale, nationale en/of lokale actie om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken.
3. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu en de economie, en te garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.
4. Deze Overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om alle passende maatregelen te nemen om te voorkomen dat het luchtvervoer een effect heeft op het milieu of om het eventuele milieueffect te beperken, voor dergelijke maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.
5. De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor de regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer die gespecificeerd zijn in bijlage IV, deel C, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

EU/IL/nl 50

ARTIKEL 17

Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

1. De partijen bevestigen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 in Montreal is opgesteld (het Verdrag van Montreal).
2. De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor de regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer die gespecificeerd zijn in bijlage IV, deel D, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

ARTIKEL 18

Consumentenrechten en bescherming van persoonsgegevens

De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor de regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer die gespecificeerd zijn in bijlage IV, deel E, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

EU/IL/nl 51

ARTIKEL 19**Geautomatiseerde boekingsystemen**

De partijen passen hun wetten en regels, inclusief mededingingsregels, toe op het gebruik van geautomatiseerde boekingsystemen, op billijke en niet-discriminerende basis. De geautomatiseerde boekingsystemen, luchtvaartmaatschappijen en reisagentschappen van de ene partij genieten een behandeling die gelijkwaardig is aan die welke wordt gegeven aan de geautomatiseerde boekingsystemen, luchtvaartmaatschappijen en reisagentschappen die actief zijn op het grondgebied van de andere partij.

ARTIKEL 20**Sociale aspecten**

De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor de regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer die gespecificeerd zijn in bijlage IV, deel F, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

EU/IL/nl 52

TITEL III

INSTITUTIONELE BEPALINGEN

ARTIKEL 21

Interpretatie en handhaving

1. De partijen treffen alle passende algemene of bijzondere maatregelen om de naleving van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.
2. Elke partij is op haar grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst en met name van de in bijlage IV vermelde verordeningen en richtlijnen inzake luchtvervoer, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.
3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand, met inachtneming van de toepasselijke wetgeving van de respectieve partij, in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken die door de andere partij worden begaan in het kader van haar in deze Overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.

EU/IL/nl 53

4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hen krachtens deze Overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van belang zijn voor de andere partij en de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

ARTIKEL 22

Gemengd Comité

1. Hierbij wordt een comité van vertegenwoordigers van de partijen (hierna het Gemengd Comité genoemd) opgericht, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze Overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Hiertoe doet het aanbevelingen en neemt het besluiten in de gevallen waarin deze Overeenkomst voorziet.
2. De beslissingen van het Gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun eigen regels ten uitvoer gelegd.
3. Het Gemengd Comité stelt zijn reglement van orde vast.
4. Het Gemengd Comité komt bijeen wanneer dat nodig is, doch minstens eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.

EU/IL/nl 54

5. Een partij kan ook om een vergadering van het Gemengd Comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.
6. Met het oog op de juiste toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.
7. Als een van de partijen van mening is dat een beslissing van het Gemengd Comité niet goed is uitgevoerd door de andere partij, mag de eerste partij vragen dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 nemen.
8. In de beslissingen van het Gemengd Comité is vermeld vanaf welke datum ze door de partijen moeten worden toegepast, alsook alle andere informatie die van belang kan zijn voor exploitanten.
9. Onverminderd punt 2 kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.

10. Het Gemengd Comité onderzoekt vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsparticipaties of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

11. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door:

- a) zijn specifieke taken uit te voeren met betrekking tot de regelgevende samenwerking, zoals uiteengezet in titel II van deze Overeenkomst;
- b) op deskundigenniveau de uitwisseling van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, onder meer op het vlak van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots), mededingingsvoorwaarden en consumentenbescherming;
- c) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van deze Overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;
- d) met eenparigheid van stemmen overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard die rechtstreeks betrekking hebben op de werking van deze Overeenkomst;
- e) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst; en
- f) zich te buigen over de toepassing van punt A.1 van bijlage IV (lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd).

EU/IL/nl 56

12. De partijen hebben dezelfde doelstelling, namelijk de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen voor beide partijen bij deze Overeenkomst optimaliseren door deze Overeenkomst uit te breiden tot derde landen. Het Gemengd Comité zal een voorstel opstellen met betrekking tot de voorwaarden en procedures, inclusief eventuele wijzigingen van deze Overeenkomst, die nodig zijn om derde landen te laten toetreden tot deze Overeenkomst.

ARTIKEL 23

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Elke partij mag via diplomatieke kanalen de bij de Associatieovereenkomst opgerichte associatieraad verzoeken alle geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst die niet overeenkomstig artikel 22 zijn opgelost, te onderzoeken. Met het oog op de toepassing van dit artikel treedt de bij de Associatieovereenkomst opgerichte associatieraad op als Gemengd Comité.
2. De associatieraad kan het geschil bij beslissing beslechten.
3. De partijen nemen de nodige maatregelen om een overeenkomstig lid 2 genomen beslissing ten uitvoer te leggen.

EU/IL/nl 57

4. Als de partijen er niet in slagen het geschil te regelen overeenkomstig lid 2, kan elk van de partijen verzoeken het geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, overeenkomstig de volgende procedure:
- a) uiterlijk zestig (60) dagen nadat het scheidsgerecht het via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage heeft ontvangen, stelt elke partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter wordt binnen een aanvullende termijn van zestig (60) dagen door de partijen aangesteld. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een scheidsrechter heeft aangesteld, of als de derde scheidsrechter niet binnen de overeengekomen termijn is aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen;
 - b) de derde scheidsrechter, die overeenkomstig de voorschriften onder a) wordt aangesteld, is een onderdaan van een derde land dat op het ogenblik van de aanstelling diplomatieke betrekkingen onderhoudt met elk van de partijen en treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht;
 - c) het arbitragehof stelt zijn reglement van orde vast; en
 - d) afhankelijk van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht worden de arbitrage-uitgaven evenredig gedeeld door de partijen.

5. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de definitieve beslissing, voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.
6. Het scheidsgerecht streeft ernaar alle voorlopige en definitieve beslissingen bij consensus te nemen. Als geen consensus kan worden bereikt, neemt het scheidsgerecht een beslissing bij meerderheid van de stemmen.
7. Als een van de partijen niet binnen de dertig (30) dagen na de bekendmaking van de beslissing van het scheidsgerecht aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij de beslissing naleeft.

ARTIKEL 24

Vrijwaringsmaatregelen

1. De partijen treffen alle algemene en bijzondere maatregelen die vereist zijn om aan hun verplichtingen krachtens de Overeenkomst te voldoen. Zij zorgen ervoor dat de in deze Overeenkomst vastgelegde doelstellingen worden bereikt.

EU/IL/nl 59

2. Indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, kan zij passende vrijwaringsmaatregelen treffen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze Overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.
3. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partij daar onmiddellijk van in kennis via het Gemengd Comité en verstrekt zij alle relevante informatie.
4. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.
5. Onverminderd artikel 3, lid 1, onder d) , artikel 4, lid 1, onder d) , en de artikelen 13 en 14, mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3, tenzij de in lid 4 voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.

EU/IL/nl 60

6. De betrokken partij stelt het Gemengd Comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.
7. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 25

Geografische uitbreiding van de Overeenkomst

De partijen verbinden zich tot een permanente dialoog om de samenhang tussen deze Overeenkomst en het proces van Barcelona te garanderen en streven, als einddoel, naar een gemeenschappelijke Euro-Mediterrane luchtvaartruimte. Daarom wordt, overeenkomstig artikel 22, lid 11, onderzocht of het mogelijk is om wederzijds akkoord te gaan met wijzigingen teneinde rekening te houden met soortgelijke Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomsten.

EU/IL/nl 61

ARTIKEL 26

Verhouding tot andere overeenkomsten

1. De bepalingen van deze Overeenkomst vervangen de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten en regelingen tussen Israël en de lidstaten. Onverminderd enige bepaling van deze Overeenkomst mogen bestaande verkeersrechten, beveiligingsregelingen die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten of andere regelingen die niet onder deze Overeenkomst vallen of die gunstiger zijn, verder worden toegepast. Wat luchtvaartmaatschappijen betreft, mogen dergelijke rechten en regelingen verder worden toegepast door:
 - a) luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie, voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt bij de toepassing van deze bestaande rechten of andere regelingen tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie;
 - b) luchtvaartmaatschappijen uit de Staat Israël.
2. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

EU/IL/nl 62

3. Deze Overeenkomst laat beslissingen van de twee partijen om toekomstige aanbevelingen van de ICAO toe te passen, onverlet. De partijen mogen deze Overeenkomst of delen ervan niet inroepen als basis om zich binnen de ICAO te verzetten tegen alternatieve beleidsmaatregelen over kwesties die onder deze Overeenkomst vallen.

4. De partijen komen overeen dat er geen beperkingen of verboden bestaan om in de toekomst beveiligingsregelingen te sluiten tussen de regering van de Staat Israël en elke regering van de lidstaten van de Europese Unie op beveiligingsgebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen. De partijen komen echter overeen om i) indien mogelijk, en in overeenstemming met artikel 14, lid 5, voorrang te geven aan het sluiten van beveiligingsregelingen op EU-niveau, en ii) het Gemengd Comité relevante informatie te verstrekken over die bilaterale beveiligingsregelingen, met inachtneming van artikel 14, lid 14.

ARTIKEL 27

Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze Overeenkomst wenst te herzien, moet ze het Gemengd Comité daarvan in kennis stellen. De wijziging van deze Overeenkomst wordt van kracht overeenkomstig artikel 30.

EU/IL/nl 63

2. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.
3. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer aan te nemen of de in bijlage IV vermelde bestaande wetgeving te wijzigen, voor zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze Overeenkomst in acht nemen.
4. Wanneer een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van zijn in bijlage VI vermelde bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer overweegt, stelt zij de andere partij daar - voor zover mogelijk en passend - van in kennis. Het verstrekken van deze informatie en, op verzoek van een van de partijen, een voorafgaande gedachtewisseling kunnen plaatsvinden in het Gemengd Comité.
5. Elke partij stelt de andere partij regelmatig en zo snel mogelijk in kennis van goedgekeurde nieuwe wetgeving of wijzigingen van in bijlage IV vermelde bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer. Die informatie kan in het Gemengd Comité worden verstrekt. Op verzoek van een partij organiseert het Gemengd Comité binnen zestig dagen na deze kennisgeving een gedachte-wisseling over de gevolgen die de nieuwe wetgeving of de wijziging van bestaande wetgeving heeft voor de goede werking van deze Overeenkomst.

6. Om de goede werking van deze Overeenkomst te garanderen, moet het Gemengd Comité:
- a) een beslissing nemen tot herziening van bijlage IV en/of VI bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen; of
 - b) een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst; of
 - c) beslissen andere maatregelen te nemen om de goede werking van deze Overeenkomst te waarborgen; deze maatregelen moeten binnen een redelijke termijn worden vastgesteld.

ARTIKEL 28

Beëindiging

1. Deze Overeenkomst wordt voor onbeperkte duur gesloten.
2. Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving dient tegelijkertijd naar de ICAO te worden verstuurd. Deze Overeenkomst houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het IATA-verkeersseizoen, een jaar na de datum van schriftelijke mededeling van de beëindiging, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen partijen wordt ingetrokken vóór deze termijn is verstreken.

EU/IL/nl 65

ARTIKEL 29

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie
en het secretariaat van de Verenigde Naties

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties.

ARTIKEL 30

Toepassing en inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast, overeenkomstig de nationale wetten van de partijen, vanaf de datum van ondertekening door de partijen.

EU/IL/nl 66

2. Deze Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt Israël zijn tot de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en bezorgt het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten aan Israël. De diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten bevat mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Luxemburg op tien juni tweeduizend dertien, hetgeen overeenstemt met twee tammoez vijfduizend zevenhonderd drieënzeventig in de Hebreeuwse kalender, in twee exemplaren in het Bulgaars, Deens, Duits, Engels, Ests, Fins, Frans, Grieks, Hongaars, Iers, Italiaans, Lets, Litouws, Maltees, Nederlands, Pools, Portugees, Roemeens, Sloveens, Slowaaks, Spaans, Tsjechisch, Zweeds en Hebreeuws, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

EU/IL/nl 67

BIJLAGE I

OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES

1. De overgangsbepalingen van bijlage II bij deze Overeenkomst zijn van toepassing op deze bijlage.
2. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtvervoersdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:

- a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:

punten in de Europese Unie - een of meer tussenliggende punten in Euromedlanden¹, ECAA-landen², of in bijlage III genoemde landen - een of meer punten in Israël;

- b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Israël:

punten in Israël - een of meer tussenliggende punten in Euromedlanden, ECAA-landen, of in bijlage III genoemde landen - een of meer punten in de Europese Unie.

¹ De EUROMED- landen zijn: Marokko, Algerije, Tunesië, Libië, Egypte, Libanon, Jordanië, Israël, de Palestijnse Gebieden, Syrië en Turkije.

² De ECAA-landen zijn de landen die partij zijn bij de multilaterale overeenkomst tot oprichting van een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte: de lidstaten van de Europese Unie, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië en Kosovo onder resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad.

3. De diensten die overeenkomstig punt 2 van deze bijlage worden geëxploiteerd, beginnen of eindigen op het grondgebied van Israël voor Israëlische luchtvaartmaatschappijen en op het grondgebied van de Europese Unie voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.
4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:
 - a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
 - b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;
 - c) tussenliggende punten, zoals gespecificeerd in punt 2 van deze bijlage, en punten op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en volgorde;
 - d) landingen op een punt of punten overslaan;
 - e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van haar luchtvaartuigen naar een ander;
 - f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij, onverminderd artikel 2, lid 2 van deze Overeenkomst;
 - g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij; en
 - h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer.

EU/IL/Bijlage I/nl 2

5. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële markt-gerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om douane-, technische, operationele, milieu- of gezondheidsredenen of overeenkomstig artikel 7 van deze Overeenkomst.
 6. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, ook in het kader van codesharing-overeenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.
 7. Onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage verleent deze Overeenkomst geen rechten om internationaal luchtvervoer uit te voeren naar/van/via het grondgebied van een derde land dat geen diplomatieke betrekkingen onderhoudt met alle partijen.
-

EU/IL/Bijlage I/nl 3

BIJLAGE II**OVERGANGSBEPALINGEN**

1. Onverminderd punten 2 en 3 van deze bijlage mogen alle rechten, inclusief verkeersrechten en gunstiger behandelingen die reeds zijn toegekend uit hoofde van bilaterale overeenkomsten of regelingen tussen Israël en lidstaten van de Europese Unie welke reeds bestonden op de datum van ondertekening van de onderhavige Overeenkomst, verder worden uitgeoefend overeenkomstig de bepalingen van artikel 3 van deze Overeenkomst. Wat luchtvaartmaatschappijen betreft, mogen dergelijke rechten en regelingen verder worden toegepast door:
 - a) luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie, voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt bij de toepassing van deze bestaande rechten of andere regelingen tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie;
 - b) luchtvaartmaatschappijen uit de Staat Israël.

EU/IL/Bijlage II/nl 1

2. Met betrekking tot passagiers-, vracht- en/of postdiensten, afzonderlijk of gecombineerd, mogen luchtvaartmaatschappijen uit Israël en uit de lidstaten van de Europese Unie rechten van de derde en vierde vrijheid uit te oefenen op de gespecificeerde routes, voor zover de volgende overgangsbepalingen in acht worden genomen:
- a) Vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten:
- i. voor elke route, behalve de routes die in bijlage V zijn gespecificeerd, hebben luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen het recht om het aantal wekelijkse frequenties te exploiteren die beschikbaar zijn uit hoofde van de respectieve toepasselijke bilaterale overeenkomsten of regelingen, dan wel zeven (7) wekelijkse frequenties, als dit meer is; en
 - ii. voor de in bijlage V gespecificeerde routes hebben luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen het recht om het in bijlage V gespecificeerde aantal wekelijkse frequenties te exploiteren.

Vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst zijn er geen beperkingen op het aantal geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen per route voor elk van de partijen.

- b) Vanaf de eerste dag van het eerste IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten, mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen:
- i. voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, drie (3) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat in deel A van bijlage V is vermeld; en
 - ii. voor elke andere route, inclusief de in deel B van bijlage V vermelde routes, zeven (7) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt a), onder i) en ii), hierboven.
- c) Vanaf de eerste dag van het tweede IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten, mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen:
- i. voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, drie (3) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt b), onder i), hierboven; en
 - ii. voor elke andere route, inclusief de in deel B van bijlage V vermelde routes, zeven (7) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt b), onder ii), hierboven.

- d) Met inachtneming van punt 4 hieronder mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen vanaf de eerste dag van het derde IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten:
 - i. voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, vier (4) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt c), onder i), hierboven; en
 - ii. voor elke andere route, inclusief de in deel B van bijlage V vermelde routes, zeven (7) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt c), onder ii), hierboven.
- e) Vanaf de eerste dag van het vierde IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten, mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen:
 - i. voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, vier (4) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt d), onder i), hierboven; en

- ii. voor elke andere route, inclusief de in deel B van bijlage V vermelde routes, zeven (7) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt d), onder ii), hierboven.
 - f) Vanaf de eerste dag van het vijfde IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst zijn de bepalingen van bijlage I van toepassing en mogen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen vrij rechten van de derde en vierde vrijheid exploiteren op de gespecificeerde routes, zonder enige beperking inzake capaciteit, wekelijkse frequentie of regelmaat van de dienst.
3. Met betrekking tot de niet-geregelde luchtdiensten:
- a) vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst blijft de exploitatie van niet-geregelde luchtdiensten onderworpen aan de goedkeuring van de relevante autoriteiten van de partijen, die een dergelijk verzoek gunstig in overweging zullen nemen, en
 - b) vanaf de in punt 2, onder f), gespecificeerde datum zijn de bepalingen van bijlage I van toepassing en mogen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen vrij rechten van de derde en vierde vrijheid exploiteren op de gespecificeerde routes, zonder enige beperking inzake capaciteit, wekelijkse frequentie, aantal geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen of regelmaat van de dienst.

4. Vóór de in punt 2, onder d), van deze bijlage gespecificeerde datum komt het Gemengd Comité bijeen om de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst opnieuw te bekijken en het commerciële effect van de eerste twee fasen van de in deze bijlage beschreven overgangsperiode te beoordelen. Op basis van die beoordeling mag het Gemengd Comité, onverminderd zijn bevoegdheid overeenkomstig artikel 22 van deze Overeenkomst, bij consensus beslissen:
- a) voor een wederzijds overeengekomen periode, die hoogstens twee jaar mag bedragen, de toepassing van punt 2, onder d), e) en f), op bepaalde routes uit te stellen als tijdens de bovenvermelde beoordeling wordt vastgesteld dat beperkingen op geregelde luchtdiensten worden omzeild door de exploitatie van niet-geregelde luchtdiensten, of dat het volume luchtverkeer dat door de luchtvaartmaatschappijen van de partijen wordt vervoerd in zodanige mate uit balans is dat het voortbestaan van de luchtdiensten in gevaar kan komen; of
 - b) het aantal frequenties te verhogen dat gespecificeerd is in punt 2, onder d), punt i), en punt 2, onder e), punt i).

Als het Gemengd Comité geen overeenstemming kan bereiken, mag een partij passende vrijwaringsmaatregelen nemen uit hoofde van artikel 24 van deze Overeenkomst.

5. De tenuitvoerlegging en toepassing door Israël van de in bijlage IV vermelde regelgevende eisen en normen die zijn vastgesteld in de EU-wetgeving inzake luchtvervoer wordt gevalideerd door een beslissing van het Gemengd Comité, op basis van een evaluatie van de Europese Unie. Een dergelijke evaluatie wordt ten vroegste uitgevoerd: i) op datum waarop Israël het Gemengd Comité ervan in kennis stelt dat het het op bijlage IV van deze Overeenkomst gebaseerde harmoniseringsproces heeft voltooid, of ii) drie jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.
 6. Onverminderd het bepaalde in bijlage I, in artikel 26, lid 1, van deze Overeenkomst en in punt 1 van deze bijlage hebben de luchtvaartmaatschappijen van de partijen bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de gespecificeerde routes niet het recht om rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen, inclusief tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie, tot het ogenblik van de vaststelling van de in punt 5 van deze bijlage vermelde beslissing.
-

EU/IL/Bijlage II/nl 7

BIJLAGE IIILIJST VAN ANDERE STATEN WAARNAAR WORDT VERWEZEN IN
DE ARTIKELN 3, 4 EN 8 VAN DE OVEREENKOMST EN IN BIJLAGE I

1. De Republiek IJsland (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
 2. Het Vorstendom Liechtenstein (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
 3. Het Koninkrijk Noorwegen (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
 4. De Zwitserse Bondsstaat (in het kader van de Overeenkomst voor luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat)
-

EU/IL/Bijlage III/nl 1

BIJLAGE IV**REGELS MET BETREKKING TOT DE BURGERLUCHTVAART**

De gelijkwaardige regelgevende eisen en normen van de wetgeving van de Europese Unie waarnaar in deze Overeenkomst wordt verwezen, zijn van toepassing op basis van de volgende besluiten. Zo nodig worden specifieke aanpassingen voor elk afzonderlijk besluit hieronder vermeld. De gelijkwaardige regelgevende eisen en normen zijn van toepassing overeenkomstig bijlage VI, tenzij anders gespecificeerd in deze bijlage of in bijlage II inzake overgangsbepalingen.

A. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART**A.1 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd**

Israël moet zo snel mogelijk maatregelen nemen die overeenstemmen met die welke de EU-lidstaten hebben genomen op basis van de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan om veiligheidsredenen een exploitatieverbod is opgelegd.

EU/IL/Bijlage IV/nl 1

De maatregelen moeten worden genomen overeenkomstig de relevante regels inzake de opstelling en publicatie van een lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd en de verplichting om passagiers in kennis te stellen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die hun vluchten uitvoert, welke zijn vastgesteld in de volgende EU-wetgeving:

Nr. 2111/2005

Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 13, bijlage

Nr. 473/2006

Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

EU/IL/Bijlage IV/nl 2

Relevante bepalingen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen A, B en C

Nr. 474/2006

Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

zoals herhaaldelijk gewijzigd bij verordeningen van de Commissie

Relevante bepalingen: artikelen 1, 2 en 3, bijlagen A en B

In het geval Israël ernstige bezwaren heeft tegen een maatregel, kan het de toepassing ervan opschorten; in dat geval moet het de kwestie onverwijld voorleggen aan het Gemengd Comité dat bij artikel 22, lid 11, onder f), van deze overeenkomst is opgericht.

A.2 Onderzoek van ongevallen/incidenten en rapportering van voorvallen

A.2.1: nr. 996/2010

Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG.

EU/IL/Bijlage IV/nl 3

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 5, artikelen 8 tot en met 18, lid 2, artikelen 20, 21 en 23, bijlage

A.2.2: nr. 2003/42

Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 6, 8 en 9

B. LUCHTVERKEERSBEHEER

BASISVERORDENINGEN

Deel A:

B.1: nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")

Relevante bepalingen: artikel 1, leden 1, 2 en 3, artikel 2, artikel 4, leden 1 tot en met 4, artikelen 9 en 10, artikel 11, leden 1 en 2, artikel 11, lid 3, onder b), artikel 11, lid 3, onder d), artikel 11, leden 4, 5 en 6, artikel 13

EU/IL/Bijlage IV/nl 4

B.2: nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")

Relevante bepalingen: artikel 2, leden 1, 2, 4, 5 en 6, artikel 4, artikel 7, leden 1, 2, 4, 5 en 7, artikel 8, leden 1, 3 en 4, artikelen 9, 10 en 11, artikel 12, leden 1 tot en met 4, artikel 18, leden 1 en 2, bijlage II

B.3: nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")

Relevante bepalingen: artikel 1, artikel 3 bis, artikel 4, artikel 6, leden 1 tot en met 5 en lid 7, artikel 7, leden 1 en 3, artikel 8

B.4: nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer ("de interoperabiliteitsverordening")

EU/IL/Bijlage IV/nl 5

Relevante bepalingen: Artikelen 1, 2 en 3, artikel 4, lid 2, artikelen 5, 6 en 6 bis, artikel 7, lid 1, artikel 8, bijlagen I tot en met V

Verordeningen nrs. 549/2004 tot en met 552/2004, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren

B.5: Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG

Relevante bepalingen: artikel 3, artikel 8 ter, leden 1, 2, 3, 5 en 6, artikel 8 quater, leden 1 tot en met 10, bijlage Vb

EU/IL/Bijlage IV/nl 6

Deel B:

B.2: nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")

Relevante bepalingen: artikel 2, lid 3, artikel 7, leden 6 en 8, artikel 8, leden 2 en 5, artikel 9 bis, leden 1 tot en met 5, artikel 13

B.3: nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")

Relevante bepalingen: artikel 3, artikel 6, lid 6

Verordeningen nrs. 549/2004 tot en met 552/2004, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren

EU/IL/Bijlage IV/nl 7

B.5: Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG

Relevante bepalingen: artikel 8 ter, lid 4, artikel 8 quater, lid 10, bijlage Vb, punt 4

UITVOERINGSBEPALINGEN

De volgende besluiten zijn van toepassing en relevant, tenzij anders bepaald in bijlage VI met betrekking tot de gelijkwaardige regelgevende eisen en normen betreffende de "basis-verordeningen":

Kaderverordening (Verordening (EG) nr. 549/2004)

- Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten

EU/IL/Bijlage IV/nl 8

Dienstverlening (Verordening (EG) nr. 550/2004)

- Verordening (EG) nr. 482/2008 van de Commissie van 30 mei 2008 betreffende de invoering van een systeem ter verzekering van de softwareveiligheid door verleners van luchtvaart-navigatiediensten en tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2096/2005

Luchtruim (Verordening (EG) nr. 551/2004)

- Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen
- Verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie van 11 mei 2006 betreffende de luchtruimclassificatie en de toegang van vluchten volgens zichtvliegvoorschriften boven vliegniveau 195
- Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim

Interoperabiliteit (Verordening (EG) nr. 552/2004)

- Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010

- Verordening (EU) nr. 929/2010 van de Commissie van 18 oktober 2010 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1033/2006 voor wat de in artikel 3, lid 1, vermelde ICAO-bepalingen betreft
- Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim
- Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-ondervragingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim
- Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidings-eenheden
- Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim
- Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie van 6 juli 2006 tot vaststelling van de eisen voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden

EU/IL/Bijlage IV/nl 10

ATM/ANS-eisen die voortvloeien uit Verordening (EG) nr. 216/2008, als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009

- Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie van 10 augustus 2011 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vergunningen en bepaalde certificaten van luchtverkeersleiders, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1034/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 betreffende het veiligheidstoezicht op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 482/2008 en (EU) nr. 691/2010

EU/IL/Bijlage IV/nl 11

C. MILIEU

C.1: nr. 2002/30

Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap

Zoals gewijzigd of aangepast bij de toetredingsakte van 2003 en de toetredingsakte van 2005

Relevante bepalingen: Artikelen 3, 4, 5, 7, 9 en 10, artikel 11, lid 2, artikel 12, bijlage II, punten 1, 2 en 3

C.2: nr. 2006/93

Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave (1988)

Relevante bepalingen: Artikelen 1, 2, 3 en 5

EU/IL/Bijlage IV/nl 12

D. AANSPRAKELIJKHEID VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

D.1: nr. 2027/97

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad

Relevante bepalingen: artikel 2, lid 1, onder a), artikel 2, lid 1, onder c) tot en met g), artikelen 3 tot en met 6

E. CONSUMENTENRECHTEN EN BESCHERMING VAN PERSOONSGEGEVENS

E.1: nr. 90/314

Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 4, lid 2, artikel 4, leden 4 tot en met 7, artikelen 5 en 6

EU/IL/Bijlage IV/nl 13

E.2: nr. 95/46

Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 34

E.3: nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 16

E.4: nr. 1107/2006

Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen

Relevante bepalingen: artikel 1, lid 1, artikelen 2 tot en met 16, bijlagen I en II

EU/IL/Bijlage IV/nl 14

F. SOCIALE ASPECTEN

F.1: nr. 2000/79

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart, gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (AICA)

Relevante bepalingen: Clausule 1, punt 1, en clausules 2 tot en met 9 van de bijlage

EU/IL/Bijlage IV/nl 15

BIJLAGE V

Deel A: Overeengekomen basisfrequenties op bepaalde routes, gelijk aan of hoger dan 14

Type dienst	Routes		Basiscapaciteit (wekelijkse frequenties)
Passagier	Wenen	Tel-Aviv (TLV)	Voor de eerste luchtvaartmaatschappij: 14 Voor de tweede en volgende luchtvaartmaatschappijen: 3
Passagier	Parijs (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Voor de eerste luchtvaartmaatschappij: onbeperkt Voor de tweede en volgende luchtvaartmaatschappijen: 7
Passagier	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Passagier	Athene	Tel-Aviv (TLV)	14
Passagier	Rome	Tel-Aviv (TLV)	25
Passagier	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Pax/All Cargo	Londen (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Voor de eerste twee luchtvaartmaatschappijen: onbeperkt

EU/IL/Bijlage V/nl 1

Deel B: Overeengekomen basisfrequenties op bepaalde routes, hoger dan 7 maar lager dan 14

Type dienst	Routes		Basiscapaciteit (wekelijkse frequenties)
Passagier	Milaan	Tel-Aviv (TLV)	13
Passagier	Berlijn	Tel-Aviv (TLV)	11
Passagier	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Passagier	München	Tel-Aviv (TLV)	10

EU/IL/Bijlage V/nl 2

BIJLAGE VI

REGELGEVENDE EISEN EN NORMEN
WAARAAN MOET WORDEN VOLDAAAN BIJ DE TOEPASSING VAN DE EU-WETGEVING DIE VERMELD IS IN BIJLAGE IV BIJ
DE EURO-MEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE EU EN ISRAËL

Afwijzing van aansprakelijkheid: Deze bijlage laat de toepassing van de EU-wetgeving in de EU onverlet

DEEL A.2: Onderzoek naar ongevallen/incidenten en rapportering van voorvallen

EU/IL/Bijlage VI/nl 1

A.2.1: Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010
inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1	A2.1.1.1	Verordening nr. 996/2010 is erop gericht de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door te garanderen dat de efficiëntie, snelheid en kwaliteit van veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart van hoog niveau zijn, hetgeen uitsluitend tot doel heeft toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. De verordening bevat ook regels betreffende de tijdige beschikbaarheid van informatie over alle personen en gevaarlijke goederen aan boord van een luchtvaartuig dat betrokken is bij een ongeval. Ook heeft zij tot doel de bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden te verbeteren.
2	A2.1.2.1	De definities van artikel 2 van Verordening nr. 996/2010 zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot het onderzoek en de preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, voor zover van toepassing en passend.
3	A2.1.3.1	De in deze bijlage gespecificeerde normen en regelgevende eisen zijn van toepassing op veiligheids-onderzoeken van ongevallen en ernstige incidenten die door de partijen worden uitgevoerd overeenkomstig internationale normen en aanbevolen praktijken.

EU/IL/Bijlage VI/nl 2

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
4, lid 1	A2.1.4.1	De partijen zorgen ervoor dat veiligheidsonderzoeken zonder externe inmenging worden uitgevoerd door een permanente nationale instantie voor onderzoek naar de veiligheid van de burgerluchtvaart (hierna "veiligheidsonderzoeksinstantie") die in staat is zelfstandig een volledig veiligheidsonderzoek te verrichten, hetzij alleen hetzij in overleg met andere veiligheidsonderzoeksinstanties.
4, lid 2	A2.1.4.2	Deze veiligheidsonderzoeksinstantie is functioneel onafhankelijk, met name van de luchtvaartautoriteiten die verantwoordelijk zijn voor luchtwaardigheid, certificering, vluchtuitvoering, onderhoud, afgifte van vergunningen, luchtverkeersleiding of luchthavenexploitatie, en in het algemeen van elke andere partij of entiteit waarvan de belangen of taken strijdig zouden kunnen zijn met de taken die aan de instantie zijn toevertrouwd of de objectiviteit van die taken zouden kunnen beïnvloeden.
4, lid 3	A2.1.4.3	Bij de uitvoering van het veiligheidsonderzoek vraagt noch aanvaardt de veiligheidsonderzoeksinstantie instructies van wie dan ook, en heeft zij onbeperkte bevoegdheid over de uitvoering van de veiligheids-onderzoeken.
4, lid 4	A2.1.4.4	De aan de onderzoeksinstantie toevertrouwde taken kunnen worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot luchtvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden meebrengen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 3

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
4, lid 5	A2.1.4.5	Op nationaal niveau wordt jaarlijks een overzicht van de veiligheid in de luchtvaart gepubliceerd om het publiek van het algemene veiligheidsniveau in kennis te stellen. In dit overzicht mogen de bronnen van vertrouwelijke informatie niet worden onthuld.
4, lid 6	A2.1.4.6	De veiligheidsonderzoeksinstantie krijgt van de desbetreffende lidstaat de middelen die zij nodig heeft om haar bevoegdheden onafhankelijk uit te oefenen en moet in staat zijn voldoende middelen te verkrijgen om dit te doen.
5, leden 1, 2 en 3	A2.1.5.1	Elk ongeval of ernstig incident dat volgens bijlage 13 bij het Verdrag verplicht moet worden onderzocht, moet door de partij worden onderzocht.
5, lid 4	A2.1.5.4	De veiligheidsonderzoeksinstanties kunnen beslissen andere dan de in bijlage 13 bij het Verdrag vermelde incidenten te onderzoeken als zij verwachten daar veiligheidslessen uit te kunnen trekken.
5, lid 5	A2.1.5.5	In elk geval heeft geen enkel veiligheidsonderzoek tot doel schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Veiligheidsonderzoeken zijn onafhankelijk van en staan los van eventuele juridische of administratieve procedures voor het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid en laten het resultaat van dergelijke procedures onverlet.

EU/IL/Bijlage VI/nl 4

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
8	A2.1.8.1	Indien dit geen aanleiding geeft tot een belangenconflict mag de veiligheidsonderzoeksinstantie de nationale burgerluchtvaartautoriteit uitnodigen, binnen het toepassingsgebied van haar bevoegdheden, om een vertegenwoordiger aan te duiden die als adviseur voor de aangewezen onderzoeker deelneemt aan alle veiligheidsonderzoeken waarvoor de veiligheidsonderzoeksinstantie verantwoordelijk is en die onder de controle en bevoegdheid van de aangewezen onderzoeker vallen. De nationale burgerluchtvaartautoriteiten steunen de onderzoeken waaraan zij deelnemen door de gevraagde informatie te verstrekken. Bovendien stellen zij adviseurs en hun apparatuur ter beschikking van de bevoegde veiligheidsonderzoeksinstantie, voor zover relevant.
9, lid 1	A2.1.9.1	Alle betrokken personen die weten dat zich een ongeval of een ernstig incident heeft voorgedaan, stellen de bevoegde veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat op wiens grondgebied het ongeval of incident heeft plaatsgevonden daarvan onverwijld in kennis.
9, lid 2	A2.1.9.2	De veiligheidsonderzoeksinstantie stelt de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de betrokken derde staten overeenkomstig de internationale normen en aanbevolen werkwijzen in kennis van alle ongevallen en ernstige incidenten die haar zijn gemeld. Zij stelt ook de Europese Commissie en het EASA in kennis als een in de EU geregistreerd, geëxploiteerd, gefabriceerd of gecertificeerd luchtvaartuig bij het ongeval of ernstig incident betrokken is.

EU/IL/Bijlage VI/nl 5

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
10, lid 1	A2.1.10.1	Bij de ontvangst van een melding van een ongeval of een ernstig incident door een derde land, deelt de partij die het land van registratie is, dan wel het land van exploitatie, het land van ontwerp of het land van vervaardiging, zo snel mogelijk aan het derde land op wiens grondgebied het ongeval of het ernstig incident zich heeft voorgedaan, mee of zij voornemens is om overeenkomstig internationale normen en aanbevolen werkwijzen een geaccrediteerde vertegenwoordiger aan te wijzen. Indien een geaccrediteerde vertegenwoordiger wordt aangewezen, worden tevens zijn naam en contactgegevens, alsook de verwachte datum van aankomst, indien hij voornemens is naar het land van kennisgeving te reizen, meegedeeld.
10, lid 2	A2.1.10.2	Geaccrediteerde vertegenwoordigers van het land van ontwerp worden aangewezen door de veiligheidsonderzoeksinstantie van de partij op wiens territorium de hoofdvestiging van de certificaathouder voor het typeontwerp van het luchtvaartuig of de motor zich bevindt.
11, lid 1	A2.1.11.1	Wanneer een aangewezen onderzoeker door een veiligheidsonderzoeksinstantie wordt aangesteld, heeft hij, onverminderd een eventueel gerechtelijk onderzoek, de bevoegdheid om alle nodige maatregelen te treffen om aan de eisen van zijn veiligheidsonderzoek te voldoen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 6

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
11, lid 2	A2.1.11.2	Onverminderd eventuele vertrouwelijkheidsverplichtingen uit hoofde van de relevante wetgeving van de partij, heeft de aangewezen onderzoeker met name het recht: a) op onmiddellijke, onbeperkte en ongehinderte toegang tot de plaats van het ongeval of incident en tot het toestel, de inhoud ervan of de wrakstukken; b) onmiddellijk aanwijzingen te verzamelen en onder toezicht wrakstukken of onderdelen mee te nemen voor onderzoek of analyse; c) op onmiddellijke toegang tot en controle over de vluchtrecorders, de inhoud ervan en alle andere relevante geregistreerde gegevens; d) om volgens de toepasselijke wetgeving van de partij een volledige autopsie van de lichamen van de slachtoffers te vragen en daartoe bij te dragen, en om onmiddellijk toegang te krijgen tot de resultaten van deze onderzoeken of van tests op monsters; e) om volgens de toepasselijke wetgeving van de partij een medisch onderzoek te vragen van de personen die betrokken zijn bij de exploitatie van het luchtvaartuig of om te vragen dat tests worden uitgevoerd op stalen van deze personen, en om onmiddellijk toegang te krijgen tot de resultaten van deze onderzoeken of tests;

EU/IL/Bijlage VI/nl 7

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		f) getuigen op te roepen, deze te ondervragen en hen te verzoeken informatie of bewijsstukken te verstrekken die relevant zijn voor het veiligheidsonderzoek; g) vrij toegang te krijgen tot alle relevante informatie of gegevens van de eigenaar, certificaathouder van het typeontwerp, verantwoordelijke van de onderhoudsorganisatie, opleidingsorganisatie, exploitant of fabrikant van het luchtvaartuig, burgerluchtvaartautoriteiten, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten.
11, lid 3	A2.1.11.3	De aangewezen onderzoeker mag de in punt A2.1.11.2 vermelde rechten ook toekennen aan zijn/haar onderzoekers en, tenzij dit in strijd is met de toepasselijke wetgeving van de partij, aan zijn/haar geaccrediteerde vertegenwoordigers en hun adviseurs, in de mate dat dit nodig is om hen in staat te stellen effectief deel te nemen aan het veiligheidsonderzoek. Deze rechten laten de rechten van de onderzoekers en deskundigen die zijn aangewezen door de instantie die bevoegd is voor het gerechtelijk onderzoek onverlet.
11, lid 4	A2.1.11.4	Alle personen die deelnemen aan veiligheidsonderzoeken voeren hun taken onafhankelijk uit, en vragen noch aanvaarden instructies van anderen, met uitzondering van de aangewezen onderzoeker.

EU/IL/Bijlage VI/nl 8

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
12, leden 1 en 2	A2.1.12.1	Wanneer tevens een gerechtelijk onderzoek wordt ingesteld, wordt de aangewezen onderzoeker hiervan in kennis gesteld. In dat geval zorgt de aangewezen onderzoeker voor de traceerbaarheid en voor de verzekerde bewaring van de vluchtrecorders en van al het materiële bewijs. De gerechtelijke instantie kan een van haar medewerkers opdragen de vluchtrecorders of het materiële bewijs te begeleiden tot de plaats waar ze worden uitgelezen of behandeld. Als het onderzoek of de analyse van dit materiële bewijs leidt tot aanpassing, wijziging of vernietiging ervan, is, onverminderd de nationale wetgeving, voorafgaande toestemming van de gerechtelijke instanties vereist. Als deze toestemming niet binnen een redelijke termijn wordt verkregen, mag dit de aangewezen onderzoeker niet verhinderen het onderzoek of de analyse uit te voeren. Indien de gerechtelijke instantie beslag mag leggen op bewijsmateriaal, dan mag de aangewezen onderzoeker dit materiaal onmiddellijk zonder beperkingen opvragen en gebruiken. Als in de loop van het veiligheidsonderzoek bekend of vermoed wordt dat het ongeval of ernstig incident mede te wijten was aan een wederrechtelijke daad naar nationaal recht, zoals de nationale wetgeving inzake het onderzoek van ongevallen, stelt de aangewezen onderzoeker de bevoegde instanties daar onmiddellijk van in kennis. Overeenkomstig norm A2.1.14.1 wordt de relevante informatie die tijdens het veiligheidsonderzoek is verzameld, onmiddellijk ter kennis van deze instanties gebracht en mag relevant materiaal ook aan hen worden overgedragen, indien zij daarom verzoeken. Dit laat het recht van de veiligheidsonderzoeksinstantie om het veiligheidsonderzoek voort te zetten, in samenwerking met de instanties waaraan de controle over de plaats van het ongeval mogelijkwerijs is overgedragen, onverlet.

EU/IL/Bijlage VI/nl 9

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
12, lid 3	A2.1.12.2	De partijen zien erop toe dat de veiligheidsonderzoeksinstanties en andere instanties die naar verwachting bij activiteiten rond het veiligheidsonderzoek betrokken zullen worden, zoals gerechtelijke instanties, burgerluchtvaartautoriteiten, opsporings- en reddingsautoriteiten, op basis van eerder gemaakte afspraken samenwerken. Deze afspraken mogen de onafhankelijkheid van de veiligheidsonderzoeksinstantie niet in het gedrang brengen en moeten het mogelijk maken dat het technisch onderzoek zorgvuldig en efficiënt verloopt. Ze moeten met name betrekking hebben op: de toegang tot de plaats van het ongeval; de bewaring van en de toegang tot bewijsmateriaal; de initiële en permanente debriefings over de stand van elk van de procedures; de uitwisseling van informatie; het juiste gebruik van veiligheidsinformatie; geschillenbeslechting.

EU/IL/Bijlage VI/nl 10

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
13, lid 1	A2.1.13.1	De partij op wiens grondgebied het ongeval of het ernstig incident zich heeft voorgedaan, is verantwoordelijk voor de veilige behandeling van alle bewijsstukken en voor het nemen van de nodige maatregelen om de bewijsstukken te beschermen en het luchtvaartuig, de inhoud ervan en de wrakstukken veilig te bewaren zolang dit voor het veiligheidsonderzoek noodzakelijk is. Het beschermen van bewijsstukken omvat het bewaren, met fotografische of andere middelen, van alle bewijsstukken die verplaatst, gewist, verloren of vernietigd zouden kunnen worden. Veilige bewaring omvat het beschermen tegen verdere beschadiging, toegang door onbevoegden, diefstal en slijtage.
13, lid 2	A2.1.13.2	In afwachting van de aankomst van de veiligheidsonderzoekers mag niemand de staat van de plaats van het ongeval wijzigen, monsters nemen, het luchtvaartuig, de inhoud of de wrakstukken ervan verplaatsen, verwijderen of er monsters van nemen, behalve als dit nodig is om veiligheidsredenen, om bijstand te verlenen aan gewonden of met de uitdrukkelijke toestemming van de instanties die de plaats beheren en, waar mogelijk, in overleg met de veiligheidsonderzoeksinstantie.

EU/IL/Bijlage VI/nl 11

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
13, lid 3	A2.1.13.3	Alle betrokkenen nemen alle nodige maatregelen om documenten, materiaal en opgeslagen gegevens met betrekking tot het voorval te bewaren, met name om te voorkomen dat opnames van gesprekken en alarmsignalen na de vlucht worden gewist.
14	A2.1.14.1	Gevoelige veiligheidsinformatie mag niet ter beschikking worden gesteld of gebruikt voor andere doelen dan het veiligheidsonderzoek. De rechtsinstantie of de autoriteit die overeenkomstig de nationale wetgeving bevoegd is om beslissingen te nemen over de vrijgave van informatie kan beslissen dat de voordelen van de vrijgave van de gevoelige veiligheidsinformatie voor andere wettelijke doeleinden zwaarder wegen dan de nadelige binnenlandse en internationale gevolgen die deze actie kan hebben voor het betreffende of toekomstige veiligheidsonderzoeken.
15, lid 1	A2.1.15.1	De personeelsleden van de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft en alle anderen die verzocht worden deel te nemen aan of een bijdrage te leveren tot het veiligheidsonderzoek, zijn gebonden door de toepasselijke regels of procedures van het beroepsgeheim krachtens de toepasselijke wetgeving, ook wat betreft de anonimiteit van de personen die betrokken zijn bij een ongeval of incident.

EU/IL/Bijlage VI/nl 12

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
15, lid 2	A2.1.15.2	De veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, deelt de informatie die zij relevant acht voor het voorkomen van ongevallen of ernstige incidenten mee aan de personen die verantwoordelijk zijn voor de vervaardiging of het onderhoud van luchtvaartuigen of apparatuur van luchtvaartuigen en aan natuurlijke personen of rechtspersonen die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van luchtvaartuigen of voor de opleiding van personeel.
15, lid 3	A2.1.15.3	De veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, deelt relevante feitelijke informatie die tijdens het veiligheidsonderzoek is verkregen mee aan de nationale burgerluchtvaartautoriteiten, tenzij het gevoelige veiligheidsinformatie betreft of informatie die aanleiding geeft tot een belangenconflict. De informatie die de nationale burgerluchtvaartautoriteiten ontvangen, wordt beschermd overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de partij.
15, lid 4	A2.1.15.4	De veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, is gemachtigd slachtoffers, hun familieleden en slachtofferverenigingen te informeren, en informatie over de feitelijke vaststellingen en de procedures van het veiligheidsonderzoek en eventuele voorlopige verslagen of conclusies en/of veiligheidsaanbevelingen openbaar te maken, voor zover dit de doelstellingen van het veiligheidsonderzoek niet in het gedrang brengt en volledig strookt met de toepasselijke wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens.

EU/IL/Bijlage VI/nl 13

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
15, lid 5	A2.1.15.5	Alvorens zij de in norm A2.1.15.4 bedoelde informatie openbaar maakt, verstrekt de veiligheids-onderzoeksinstantie die de leiding heeft deze informatie aan de slachtoffers en hun familieleden of aan hun verenigingen op een wijze die niet ingaat tegen de doelstellingen van het veiligheidsonderzoek.
16, lid 1	A2.1.16.1	Elk onderzoek van een ongeval wordt afgesloten met een verslag in een vorm die past bij de aard en de ernst van het ongeval of ernstig incident. In het verslag wordt vermeld dat veiligheidsonderzoeken alleen tot doel hebben in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijk-heid vast te stellen. Het verslag bevat, zo nodig, veiligheidsaanbevelingen.
16, lid 2	A2.1.16.2	Het verslag beschermt de anonimiteit van alle bij het ongeval of ernstig incident betrokken personen.
16, lid 3	A2.1.16.3	Wanneer in het kader van een veiligheidsonderzoek vóór de voltooiing ervan verslagen worden opgesteld, kan de veiligheidsonderzoeksinstantie de betrokken instanties en de certificaathouder van het typeontwerp, de fabrikant en de exploitant om opmerkingen verzoeken alvorens de verslagen te publiceren. De geraadpleegde instanties zijn gebonden aan de toepasselijke regels van het beroepsgeheim wat de inhoud van deze raadpleging betreft.

EU/IL/Bijlage VI/nl 14

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
16, lid 4	A2.1.16.4	Alvorens het eindverslag te publiceren, kan de veiligheidsonderzoeksinstantie de betrokken instanties en de certificaathouder van het typeontwerp, de fabrikant en de exploitant om opmerkingen verzoeken; de geraadpleegde instanties zijn gebonden aan de toepasselijke regels van het beroepsgeheim wat de inhoud van deze raadpleging betreft. Bij het verzoeken om opmerkingen volgt de veiligheidsonderzoeksinstantie de internationale normen en aanbevolen werkwijzen.
16, lid 5	A2.1.16.5	Gevoelige veiligheidsinformatie wordt alleen in een verslag opgenomen indien zij relevant is voor de analyse van het ongeval of het ernstig incident. Informatie of delen van informatie die niet relevant zijn voor de analyse, worden niet openbaar gemaakt.
16, lid 6	A2.1.16.6	De veiligheidsonderzoeksinstantie maakt het eindverslag zo snel mogelijk, en indien mogelijk binnen twaalf maanden na het tijdstip van het ongeval of ernstig incident, openbaar.
16, lid 7	A2.1.16.7	Als het eindverslag niet binnen twaalf maanden openbaar kan worden gemaakt, publiceert de veiligheids-onderzoeksinstantie minstens een keer per jaar, op de verjaardag van het ongeval of ernstig incident, een tussentijdse verklaring waarin nader wordt ingegaan op de voortgang van het onderzoek en eventuele veiligheidskwesaties die aan het licht zijn gekomen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 15

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
16, lid 8	A2.1.16.7	De veiligheidsonderzoeksinstantie verstuurt zo snel mogelijk een kopie van deze eindverslagen en de veiligheidsaanbevelingen naar: a) de veiligheidsonderzoeksinstanties en burgerluchtvaartautoriteiten van de betrokken staten en de ICAO, overeenkomstig de internationale normen en aanbevolen werkwijzen; b) de in het verslag genoemde adressaten van de veiligheidsaanbevelingen.
17, lid 1	A2.1.17.1	In elke fase van het veiligheidsonderzoek beveelt de veiligheidsonderzoeksinstantie, na raadpleging van de relevante partijen, de betrokken instanties, waaronder ook die in derde landen, in een gedateerde brief aan welke preventieve maatregelen zij onmiddellijk noodzakelijk acht ter verbetering van de luchtvaartveiligheid.
17, lid 2	A2.1.17.2	Een veiligheidsonderzoeksinstantie kan ook veiligheidsaanbevelingen uitvaardigen op basis van studies of analyses van een reeks onderzoeken of andere activiteiten.
17, lid 3	A2.1.17.3	Een veiligheidsaanbeveling vormt in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval, ernstig incident of incident.

EU/IL/Bijlage VI/nl 16

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
18, lid 1	A2.1.18.1	Wanneer een veiligheidsonderzoeksinstantie een veiligheidsaanbeveling uitvaardigt, doet de adressaat van de aanbeveling binnen 90 dagen na ontvangst van de toezendingsbrief kennisgeving van de ontvangst ervan, alsook van de genomen of voorgenen maatregelen en, indien nodig, van de tijd die voor het uitvoeren van die maatregelen vereist is en, wanneer geen maatregelen worden genomen, van de redenen daarvoor.
18, lid 2	A2.1.18.2	Binnen 60 dagen na ontvangst van het antwoord deelt de veiligheidsonderzoeksinstantie de adressaat mee of zij al dan niet genoeg neemt met het antwoord en waarom, wanneer zij van mening verschillen over het besluit om geen maatregelen te nemen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 17

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
20	A2.1.20.1	1. Luchtvaartmaatschappijen uit de EU en Israël passen procedures toe die het mogelijk maken: a) zo snel mogelijk een gevalideerde lijst op te stellen van alle personen aan boord, op basis van de beste beschikbare informatie; en b) onmiddellijk na de melding van een ongeval met een luchtvaartuig, een lijst op te stellen van de gevaarlijke goederen aan boord. 2. Teneinde de familieleden van de passagiers snel op de hoogte te kunnen stellen van de aanwezigheid van hun naasten in het verongelukte vliegtuig stellen de luchtvaartmaatschappijen aan de reizigers voor om de naam en adresgegevens van een persoon die bij een ongeval moet worden gewaarschuwd, op te geven. Deze informatie mag door de luchtvaartmaatschappijen alleen worden gebruikt bij een ongeval; zij mag niet aan derden worden doorgegeven, noch voor commerciële doeleinden worden gebruikt. 3. De naam van een persoon aan boord wordt niet openbaar gemaakt voordat de familieleden van die persoon door de bevoegde instanties op de hoogte zijn gebracht. De in punt 1, onder a), bedoelde lijsten blijven vertrouwelijk overeenkomstig de wetgeving van de partij en de naam van elke persoon die op deze lijsten staat, wordt daarom alleen openbaar gemaakt indien de familieleden van de betreffende persoon daar geen bezwaar tegen hebben gemaakt.

EU/IL/Bijlage VI/nl 18

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
21	A2.1.21.1	1. Om te zorgen dat op een meer omvattende en geharmoniseerde wijze op dergelijke voorvallen wordt gereageerd, stelt elke partij op nationaal niveau een noodplan voor burgerluchtvaartongevallen op. Dit noodplan heeft ook betrekking op bijstand aan de slachtoffers van ongevallen in de burgerluchtvaart en hun familieleden. 2. De partijen zien erop toe dat alle op hun grondgebied geregistreerde luchtvaartmaatschappijen over een plan voor bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden beschikken. Deze plannen moeten met name voorzien in psychologische bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden en de luchtvaartmaatschappij helpen om te gaan met een ernstig ongeval. De partijen controleren de plannen voor bijstand van de op hun grondgebied gevestigde luchtvaartmaatschappijen. 3. Een partij die een bijzonder belang heeft in een ongeval dat op zijn grondgebied is gebeurd, omdat onderdanen van die partij tot de zwaargewonde of dodelijke slachtoffers behoren, mag een deskundige aanstellen die het recht heeft: a) de plaats van het ongeval te bezoeken;

EU/IL/Bijlage VI/nl 19

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		b) toegang te krijgen tot de relevante feitelijke informatie die door de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, is goedgekeurd om openbaar te worden gemaakt, en tot informatie over de voortgang van het onderzoek; c) een kopie van het eindverslag te ontvangen. 4. Een krachtens punt 3 aangewezen deskundige mag, mits voldaan wordt aan de toepasselijke wetgeving, bijstand verlenen bij de identificatie van de slachtoffers en deelnemen aan vergaderingen met de overlevenden van zijn land.
23	A2.1.23.1	De partijen stellen de regels vast inzake de sancties voor inbreuken op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot het onderzoek en de preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

EU/IL/Bijlage VI/nl 20

A.2.2: Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003
inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1	A2.2.1.1	Het doel van deze richtlijn is bij te dragen tot de verbetering van de luchtvaartveiligheid door ervoor te zorgen dat relevante veiligheidsinformatie wordt gemeld, verzameld, opgeslagen, beschermd en verspreid. Het enige doel dat met de melding van voorvallen wordt beoogd, is ongevallen en incidenten te voorkomen en niet schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.
2	A2.2.2.1	De definities van artikel 2 van Richtlijn 2003/42/EG zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, voor zover van toepassing en passend.
3	A2.2.3.1	De in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart zijn van toepassing op voorvallen die, als ze niet worden rechtgezet, een luchtvaartuig, de inzittenden of om het even welke andere personen in gevaar brengen.
4, lid 1	A2.2.4.1	De partijen eisen dat elke persoon die betrokken is bij het voorval of elk bemanningslid dat over een vergunning beschikt overeenkomstig de luchtvaartnavigatiewetgeving voorvallen meldt aan de bevoegde autoriteiten, zelfs als hij/zij niet bij het voorval was betrokken.

EU/IL/Bijlage VI/nl 21

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
5, lid 1	A2.2.5.1	De partijen wijzen een of meer bevoegde autoriteiten aan die een mechanisme moeten opstellen om de gemelde voorvallen te verzamelen, te beoordelen, te verwerken en op te slaan.
5, leden 2 en 3	A2.2.5.2	De bevoegde autoriteiten slaan de gemelde voorvallen op in hun gegevensbanken. De ongevallen en ernstige incidenten worden eveneens in deze gegevensbanken opgeslagen.
6	A2.2.6.1	Voor zover relevant wisselen Israël en de lidstaten veiligheidsinformatie uit. De door Israël gebruikte gegevensbank moet compatibel zijn met de ECCAIRS-software.
8, lid 1	A2.2.8.1	De partijen nemen, overeenkomstig hun nationale wetgeving, de nodige maatregelen om passende vertrouwelijkheid te garanderen van de informatie die zij ingevolge Richtlijn 2003/42/EG hebben verkregen. Zij gebruiken deze informatie uitsluitend voor de doeleinden van Richtlijn 2003/42/EG.
8, lid 2	A2.2.8.2	Namen of adressen van individuele personen worden, ongeacht het type of de categorie voorvallen, ongevallen of ernstige incidenten, nooit in de in norm A2.2.5.2 vermelde gegevensbank geregistreerd.

EU/IL/Bijlage VI/nl 22

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
8, lid 3	A2.2.8.3	Onverminderd de toepasselijke strafbepalingen, onthouden de partijen zich van het instellen van procedures naar aanleiding van onopzettelijk of uit onachtzaamheid begane overtredingen, indien hiervan alleen maar kennis is verkregen door een melding in het kader van de nationale regeling voor de verplichte melding van voorvallen, behalve indien er sprake is van grove nalatigheid.
9	A2.2.9.1	Elke partij stelt een systeem voor de vrijwillige melding van voorvallen op teneinde gemakkelijker informatie te kunnen verzamelen over werkelijke of potentiële veiligheidsstekortkomingen die buiten het systeem van verplichte melding van incidenten vallen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 23

DEEL B: Luchtverkeersbeheer

B.1: Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening") als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
1, leden 1, 2 en 3	B.1.1.1	A	Het initiatief inzake de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim heeft tot doel de huidige veiligheidsnormen voor luchtvervoer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de algemene prestaties van het systeem voor luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer in de partijen te verbeteren, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van alle gebruikers van het luchtruim. Dit gemeenschappelijk Europees luchtruim omvat een samenhangend pan-Europees netwerk van routes, netwerkbeheer en luchtverkeersbeveiligingssystemen dat alleen gebaseerd is op overwegingen van veiligheid, efficiëntie en van technische aard, ten behoeve van alle luchtruimgebruikers. Om deze doelstelling te verwezenlijken, stelt Verordening nr. 549/2004 een geharmoniseerd regelgevingskader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

EU/IL/Bijlage VI/nl 24

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
			De toepassing van Verordening nr. 549/2004 en van de in de basisverordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim vermelde maatregelen laat de soevereiniteit van de partijen over hun luchtruim en de behoeften van de partijen inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals vermeld in artikel 13, onverlet. Verordening nr. 549/2004 en de in de basisverordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim vermelde maatregelen hebben geen betrekking op militaire operaties en opleiding. De toepassing van Verordening nr. 549/2004 en van de in de basisverordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim bedoelde maatregelen laat de rechten en plichten van de lidstaten die voortvloeien uit het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944 (het Verdrag van Chicago) onverlet. Een aanvullende doelstelling in deze context is de partijen te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in Verordening nr. 549/2004 en de uitvoeringsvoorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 25

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
2	B.1.2.1	A	De definities van artikel 2 van Verordening nr. 549/2004 zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen inzake luchtverkeer. Alle verwijzingen naar lidstaten worden begrepen als verwijzingen naar de partijen.
4, lid 1	B.1.4.1	A	De partijen gaan, gezamenlijk of afzonderlijk, over tot aanwijzing of instelling van één of meer organen als nationale toezichthoudende instantie, belast met de taken welke krachtens Verordening nr. 549/2004 en de in artikel 3 van Verordening nr. 549/2004 bedoelde maatregelen aan een dergelijke instantie toekomen.
4, lid 2	B.1.4.2	A	De nationale toezichthoudende instanties moeten onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Deze onafhankelijkheid wordt bereikt door middel van een adequate scheiding, ten minste op functioneel niveau, tussen de nationale toezichthoudende instantie en dergelijke dienstverleners.

EU/IL/Bijlage VI/nl 26

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
4, lid 3	B.1.4.3	A	Nationale toezichthoudende instanties voeren hun bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze uit. Dit wordt bereikt door adequate beheers- en controlemechanismen, ook binnen de administratie van een partij. Dit mag de nationale toezichthoudende instanties er echter niet van weerhouden hun taken uit te voeren volgens de organisatievoorschriften van de nationale autoriteiten voor de burgerluchtvaart of andere publieke organen.
4, lid 4	B.1.4.4	A	De partijen zien erop toe dat de nationale toezichthoudende instanties over de noodzakelijke middelen en capaciteiten beschikken om de hun overeenkomstig Verordening nr. 549/2004 toevertrouwde taken tijdig en doelmatig uit te voeren.
9	B.1.9.1	A	De sancties die de partijen vaststellen voor de overtredingen van Verordening nr. 549/2004 en van de in de basisverordening van het gemeenschappelijk Europees luchtruim bedoelde maatregelen, met name door luchtruimgebruikers en dienstverleners, zijn doeltreffend en proportioneel en hebben een ontmoedigende werking.

EU/IL/Bijlage VI/nl 27

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
10	B.1.10.1	A	De partijen, handelend in overeenstemming met hun nationale wetgeving, zetten raadplegingsmechanismen op om belanghebbende partijen, waaronder belangenorganisaties van beroeps-personeel, op passende wijze te betrekken bij de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
11, lid 1	B.1.11.1	A	Om de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties te verbeteren, wordt een prestatieregeling vastgesteld voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Deze regeling omvat: a) nationale plannen, inclusief prestatiedoelen, voor de prestatiekerengebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, die de samenhang met het initiatief voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim garanderen; en b) periodieke beoordeling, monitoring en benchmarking van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties.

EU/IL/Bijlage VI/nl 28

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
11, lid 2	B.1.11.2	A	Overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van Verordening nr. 549/2004 bedoelde regelgevingsprocedure kan de Commissie Eurocontrol of een ander onpartijdig en bevoegd orgaan aanwijzen als "prestatiebeoordelingsorgaan". De rol van het prestatiebeoordelingsorgaan is de nationale toezichhoudende instanties op verzoek bij te staan bij de tenuitvoerlegging van de prestatie-regeling. De Commissie ziet erop toe dat het prestatiebeoordelingsorgaan de taken die het van de Commissie heeft gekregen, onafhankelijk uitvoert.
11, lid 3, onder b)	B.1.11.3	A	De in norm B.1.11.1 vermelde nationale plannen worden opgesteld door de nationale toezicht-houdende instanties en vastgesteld door de partij. Deze plannen omvatten bindende nationale doelstellingen en een passende stimuleringsregeling, zoals vastgesteld door de partij. Bij het opstellen van de plannen vindt overleg plaats met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, vertegenwoordigers van luchtvaartgebruikers en eventueel luchthavenexploitanten en luchthaven-coördinatoren.

EU/IL/Bijlage VI/nl 29

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
11, lid 3, onder d)	B.1.11.4	A	De referentieperiode voor de prestatieregeling is minimaal drie en maximaal vijf jaar. In deze periode zullen de partijen en/of de nationale toezichhoudende instanties, indien de nationale doelen niet worden gehaald, de door hen vastgestelde passende maatregelen toepassen.
11, lid 4	B.1.11.5	A	De volgende procedures zijn van toepassing op de prestatieregeling: a) het verzamelen, valideren, onderzoeken, evalueren en verspreiden van relevante gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties van alle relevante partijen, waaronder verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchttruimgebruikers, luchthavenexploitanten, nationale toezichhoudende instanties, partijen en Eurocontrol;

EU/IL/Bijlage VI/nl 30

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
			b) het selecteren van passende prestatiekerengebieden op basis van ICAO-document nr. 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept" en overeenkomstig de in het prestatiekader van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging aangemerkte gebieden, inclusief veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, indien nodig aangepast om rekening te houden met de specifieke behoeften van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en met relevante doelstellingen voor genoemde terreinen, en het definiëren van een beperkt pakket van prestatiekerindicatoren voor prestatiemeting; c) beoordeling van de nationale prestatiedoelen op basis van het nationale plan; en d) toezicht op de nationale prestatieplannen, inclusief passende waarschuwingsmechanismen.
11, lid 5	B.1.11.6	A	Bij het opstellen van de prestatieregeling wordt er rekening mee gehouden dat en-routediensten, terminaldiensten en netwerkfuncties verschillend zijn en als zodanig moeten worden behandeld, zo nodig ook bij prestatiemetingen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 31

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
11, lid 6	B.1.11.7	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels zijn van toepassing.
13	B.1.13.1	A	De basisverordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim verhinderen een partij niet de maatregelen te nemen die nodig zijn om essentiële belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of het defensiebeleid te beschermen. Dat zijn met name maatregelen die noodzakelijk zijn: – voor de bewaking van het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt, overeenkomstig regionale luchtvaartnavigatieovereenkomsten van de ICAO, met inbegrip van het vermogen om alle luchtvaartuigen die dat luchtruim gebruiken op te sporen, te identificeren en te evalueren, in het streven om de veiligheid van de vluchten te waarborgen en actie te ondernemen om te voorzien in de behoeften inzake veiligheid en defensie; – in het geval van ernstige binnenlandse onlusten waardoor de openbare orde wordt verstoord;

EU/IL/Bijlage VI/nl 32

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
			– in het geval van oorlog of ernstige internationale spanningen die oorlogsgevaar inhouden; – om te voldoen aan internationale verplichtingen die een partij is aangegaan voor het behoud van de vrede en de internationale veiligheid; – ten behoeve van militaire operaties en trainingen, met inbegrip van de daarvoor benodigde oefeningsmogelijkheden.

EU/IL/Bijlage VI/nl 33

B.2: Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening") als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
2, leden 1 en 2	B.2.2.1	A	Het uitvoeren van inspecties en onderzoeken door de nationale toezichhoudende instanties om te garanderen dat toezicht wordt gehouden op de naleving van Verordening (EG) nr. 550/2004, met name wat betreft de veilige en efficiënte werking van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen in het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de partij valt. De betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten verleent hieraan zijn medewerking.
2, lid 3	B.2.2.2	B	De landen die deelnemen aan een FAB sluiten overeenkomsten inzake toezicht die garanderen dat inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd van de verleners van luchtvaartnavigatie-diensten die diensten verlenen in het FAB.

EU/IL/Bijlage VI/nl 34

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
2, leden 4, 5 en 6	B.2.2.3	A	De desbetreffende landen treffen regelingen inzake toezicht die garanderen dat inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen in het luchtruim van een ander land. Die regelingen hebben ook betrekking op de behandeling van gevallen van niet-naleving van de toepasselijke eisen.
4		A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake veiligheidseisen zijn van toepassing.
7, lid 1	B.2.7.1	A	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten worden gecertificeerd door de partijen.
7, lid 3	B.2.7.2	A	De nationale toezichthoudende instanties geven certificaten af aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten die in overeenstemming zijn met Verordening nr. 1035/2011 en de toepasselijke nationale wetgeving.

EU/IL/Bijlage VI/nl 35

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
7, lid 3	B.2.7.3	A	Deze certificaten mogen afzonderlijk voor elk in artikel 2 van Verordening nr. 549/2004 gedefinieerd type dienst of voor een bundel van dergelijke diensten worden afgegeven.
7, lid 3	B.2.7.4	A	De certificaten worden regelmatig gecontroleerd.
7, lid 4 + bijlage II	B.2.7.5	A	In de certificaten worden de rechten en plichten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aangegeven, met inbegrip van niet-discriminerende toegang tot diensten voor gebruikers van het luchtruim, met speciale aandacht voor de veiligheid. De certificering mag alleen worden onderworpen aan de voorwaarden van bijlage II bij Verordening nr. 550/2004. Deze voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd, niet-discriminerend, evenredig en transparant zijn.

EU/IL/Bijlage VI/nl 36

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
7, lid 5	B.2.7.6	A	De partijen mogen toestaan dat luchtvaartnavigatiediensten zonder certificaat worden verleend als de bewegingen hoofdzakelijk niet-algemeen luchtverkeer betreffen.
7, lid 6	B.2.7.7	B	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten krijgen, wanneer hen een certificaat wordt afgegeven, de mogelijkheid om hun diensten aan te bieden aan andere partijen, andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtvaartgebruikers en luchthavens van de partijen.
7, lid 7	B.2.7.8	A	De nationale toezichthoudende instanties houden toezicht op de naleving van het certificaat.
7, lid 7	B.2.7.9	A	Als een nationale toezichthoudende instantie vaststelt dat de houder van een certificaat niet langer aan deze eisen of voorwaarden voldoet, treft zij passende maatregelen, waarbij tegelijkertijd de continuïteit van de diensten wordt gewaarborgd. Deze maatregelen kunnen de intrekking van het certificaat omvatten.

EU/IL/Bijlage VI/nl 37

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
7, lid 8	B.2.7.10	B	Een partij erkent alle certificaten die in een andere partij zijn afgegeven overeenkomstig de in deze bijlage gespecificeerde normen en regelgevende eisen inzake luchtverkeersbeheer.
8, lid 1	B.2.8.1	A	De partijen zorgen ervoor dat in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Daartoe wijzen de partijen een verlener van luchtvaartnavigatiediensten aan die houder is van een geldig certificaat op het grondgebied van de partijen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 38

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8, lid 2	B.2.8.2	B	De rechtsstelsels mogen grensoverschrijdende dienstverlening niet verhinderen door van verleners van luchtvaartnavigatiediensten te eisen dat a) zij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang in handen zijn van een bepaald land of de onderdanen van dat land, b) hun geregistreerde vestiging/hoofdvestiging zich in dat land bevindt, c) zij uitsluitend gebruik maken van faciliteiten in dat land.
8, lid 3	B.2.8.3	A	De partijen definiëren de rechten en plichten waaraan de aangewezen dienstverleners moeten voldoen. Deze plichten kunnen voorwaarden bevatten voor het tijdig verstrekken van relevante informatie aan de hand waarvan alle bewegingen van luchtvaartuigen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim kunnen worden geïdentificeerd.
8, lid 4	B.2.8.4	A	De partijen hebben de bevoegdheid om zelf een dienstverlener te kiezen, mits deze voldoet aan de in deze bijlage gespecificeerde eisen en voorwaarden die vermeld zijn in de normen en regelgevende eisen met betrekking tot luchtverkeersbeheer.

EU/IL/Bijlage VI/nl 39

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8, lid 5	B.2.8.4	B	Voor functionele luchtruimblokken die overeenkomstig artikel 9 bis zijn vastgesteld en die zich uitstrekken over het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van meer dan één partij valt, wijzen de betrokken partijen, overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Verordening nr. 550/2004 gezamenlijk en minstens één maand voor implementatie van het luchtruimblok één of meer verleners van luchtverkeersdiensten aan.
9	B.2.9.1	A	De partijen kunnen een verlener van meteorologische diensten aanwijzen om op exclusieve basis met betrekking tot het gehele onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of een deel daarvan alle meteorologische gegevens of een deel daarvan te verstrekken; daarbij dienen zij rekening te houden met overwegingen op het gebied van de veiligheid.

EU/IL/Bijlage VI/nl 40

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
9 bis, lid 1	B.2.9a.1	B	De partijen nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken ten uitvoer worden gelegd teneinde de vereiste capaciteit en efficiëntie van het netwerk voor luchtverkeersbeheer in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te bereiken, een hoog niveau van veiligheid in stand te houden, bij te dragen tot de algehele prestaties van het luchtvervoerssysteem en het effect op het milieu te beperken. De partijen, en in het bijzonder die partijen die aangrenzende functionele luchtruimblokken oprichten, werken zoveel mogelijk samen om de naleving van deze bepaling te garanderen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 41

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
9 bis, lid 2	B.2.9a.2	B	Functionele luchtruimblokken moeten met name: a) worden onderbouwd door een veiligheidsstudie; b) optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, rekening houdende met luchtverkeersstromen; c) zorgen voor samenhang met het Europees routenetwerk dat overeenkomstig artikel 6 van de luchtruimverordening wordt opgericht; d) hun rechtvaardiging vinden in hun algehele toegevoegde waarde, met inbegrip van een optimaal gebruik van technische en personele middelen, op basis van kosten-batenanalyses; e) een vlotte en flexibele overdracht garanderen van verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding tussen luchtverkeersleidingscentra; f) de verenigbaarheid tussen de verschillende luchtruimconfiguraties garanderen door onder andere de bestaande vluchtinformatiegebieden te optimaliseren; g) voldoen aan voorwaarden die voortvloeien uit regionale overeenkomsten die binnen de ICAO zijn gesloten; h) in overeenstemming zijn met de bestaande regionale overeenkomsten op de datum van inwerkingtreding van Verordening nr. 550/2004; en i) de samenhang met prestatiedoelen faciliteren.

EU/IL/Bijlage VI/nl 42

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
9 bis, lid 3	B.2.9a.3	B	Een functioneel luchtruimblok wordt uitsluitend ingesteld bij onderlinge overeenstemming tussen alle partijen en, in voorkomend geval, de derde landen die verantwoordelijk zijn voor een deel van het luchtruim in het functioneel luchtruimblok. Alvorens een functioneel luchtruimblok vast te stellen, verstrekken de betrokken partijen de overige partijen bij de overeenkomst en andere belanghebbende partijen passende informatie en geven zij hen de gelegenheid opmerkingen te maken.
9 bis, lid 4	B.2.9a.4	B	Indien een functioneel luchtruimblok betrekking heeft op een deel van het luchtruim dat volledig of gedeeltelijk onder de verantwoordelijkheid van twee of meer partijen valt, bevat de overeenkomst waarbij het blok wordt opgericht de nodige bepalingen over de wijze waarop het blok kan worden gewijzigd en de wijze waarop een partij zich uit het blok kan terugtrekken, met inbegrip van overgangsregelingen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 43

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
9 bis, lid 5	B.2.9a.5	B	Bij geschillen tussen twee of meer partijen over een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok dat betrekking heeft op een deel van het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt, kunnen de betrokken partijen de zaak gezamenlijk voor advies aan het comité voor het gemeenschappelijk luchtruim voorleggen. Het advies wordt verstrekt aan de betrokken partijen. Onverminderd norm B.2.9a.3 houden de lidstaten met dit advies rekening om een oplossing te vinden.
10, lid 1	B.2.10.1	A	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten kunnen gebruikmaken van de diensten van andere dienstverleners die op het grondgebied van de partijen zijn gecertificeerd.

EU/IL/Bijlage VI/nl 44

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
10, lid 2	B.2.10.2	A	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten leggen hun werkafspraken formeel vast door middel van schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen, waarin de specifieke verplichtingen en taken van de verschillende dienstverleners worden vastgelegd en die de uitwisseling van operationele gegevens tussen alle dienstverleners voor wat het algemene luchtverkeer betreft, mogelijk maken. Deze regelingen worden gemeld aan de betrokken nationale toezichhoudende instantie(s).
10, lid 3	B.2.10.3	A	Waar het gaat om het verlenen van luchtverkeersdiensten, is de goedkeuring van de betrokken partijen vereist. Waar het gaat om het verlenen van meteorologische diensten, is de goedkeuring van de betrokken partijen vereist indien zij overeenkomstig norm B.2.9.1 op exclusieve basis een verlener van deze diensten hebben aangewezen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 45

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
11	B.2.10.4	A	De partijen nemen in het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid de noodzakelijke stappen om ervoor te zorgen dat voor het beheer van specifieke luchtruimblokken schriftelijke overeenkomsten tussen de bevoegde civiele en militaire autoriteiten of gelijkwaardige juridische regelingen worden aangegaan of hernieuwd.
12, lid 1	B.2.12.1	A	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten, ongeacht hun eigendomsstructuur of rechtsvorm, hun jaarrekeningen opstellen, aan een onafhankelijke accountantscontrole onderwerpen en publiceren.

EU/IL/Bijlage VI/nl 46

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
12, lid 2	B.2.12.2	A	In ieder geval moeten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten een jaarverslag publiceren en worden zij regelmatig onderworpen aan een onafhankelijke accountantscontrole.
12, lid 3	B.2.12.3	A	Wanneer verleners van luchtvaartnavigatiediensten een bundel diensten aanbieden, doen zij opgave van de kosten van en opbrengsten uit de verleende luchtvaartnavigatiediensten, opgesplitst overeenkomstig het toepasselijke heffingenstelsel, en houden zij, voor zover toepasselijk, geconsolideerde rekeningen bij voor andere diensten dan luchtvaartnavigatie, op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer de desbetreffende diensten zouden worden uitgevoerd door aparte ondernemingen.
12, lid 4	B.2.12.4	A	De partijen wijzen de bevoegde instanties aan die recht op inzage hebben in de boekhouding van dienstverleners die diensten verlenen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim.

EU/IL/Bijlage VI/nl 47

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
13, lid 1	B.2.13.1	B	Voor wat het algemene luchtverkeer betreft, worden relevante operationele gegevens in real time uitgewisseld tussen alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten onderling, luchttruimgebruikers en luchthavens teneinde aan hun operationele behoeften tegemoet te komen. De gegevens worden alleen voor operationele doeleinden gebruikt.
13, lid 2	B.2.13.2	B	Toegang tot relevante operationele gegevens wordt op niet-discriminatoire basis verleend aan bevoegde instanties, gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchttruimgebruikers en luchthavens.
13, lid 3	B.2.13.3	B	Gecertificeerde dienstverleners, luchttruimgebruikers en luchthavens stellen standaardvoorwaarden op voor de toegang tot hun andere dan de in lid 1 bedoelde relevante operationele gegevens. Deze standaardvoorwaarden worden goedgekeurd door de nationale toezichhoudende instanties. Waar nodig, worden gedetailleerde regels met betrekking tot dergelijke voorwaarden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde procedure.

EU/IL/Bijlage VI/nl 48

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
18, leden 1 en 2	B.2.18.1	A	Noch de nationale toezichthoudende instanties van de partijen, die handelen overeenkomstig hun nationale wetgeving, noch de Commissie maken vertrouwelijke informatie bekend, in het bijzonder informatie over verleners van luchtvaartnavigatiediensten, hun zakenrelaties of hun kostencomponenten. Dit laat het recht van openbaarmaking door de nationale toezichthoudende instanties van de partijen of door de Commissie onverlet indien deze openbaarmaking noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taken, in welk geval de openbaarmaking evenredig moet zijn en rekening moet houden met de gewettigde belangen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten inzake de bescherming van hun bedrijfsgeheimen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 49

B.3: Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening), als laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
1	B.3.1.1	A	Deze verordening heeft als doel het concept van een geleidelijk meer geïntegreerd operationeel luchtruim in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid te ondersteunen en gemeenschappelijke procedures vast te stellen voor inrichting, planning en beheer, zodat een efficiënte en veilige werking van de luchtverkeersbeveiliging kan worden verzekerd. Het gebruik van het luchtruim moet de werking van de luchtvaartnavigatiediensten als een coherent en consistent geheel, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004, ondersteunen. Dit is van toepassing op de delen van het luchtruim in de ICAO-regio's EUR en AFI waarin de partijen bij de overeenkomst verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtverkeersdiensten overeenkomstig de Dienstverleningsverordening nr. 550/2004. De partijen kunnen ook Verordening nr. 551/2004 toepassen op het luchtruim in andere ICAO-gebieden dat onder hun verantwoordelijkheid valt, mits zij de overige partijen daarvan in kennis stellen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 50

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
3, lid 1	B.3.3.1	B	De partijen streven naar de oprichting en erkenning van één EUJR (Europees vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim) door de ICAO.
3, lid 2	B.3.3.2	B	Het EUJR wordt op zodanige wijze ingericht dat het het luchtruim bestrijkt dat overeenkomstig artikel 1, lid 3, van Verordening nr. 551/2004 onder de verantwoordelijkheid van de partijen valt en kan ook delen van het luchtruim van derde landen in Europa omvatten.
3, lid 3	B.3.3.3	B	De oprichting van het EUJR laat de verantwoordelijkheid van de partijen voor de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten in het luchtruim dat overeenkomstig norm B.2.8.1 onder hun verantwoordelijkheid valt, onverlet.
3, lid 4	B.3.3.4	B	De partijen behouden hun verantwoordelijkheden tegenover de ICAO binnen de geografische grenzen van de vluchtinformatiegebieden voor het hogere luchtruim en de vluchtinformatiegebieden die hen door de ICAO zijn toevertrouwd.

EU/IL/Bijlage VI/nl 51

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
3 bis	B.3.3a.1	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake elektronische luchtvaartinformatie zijn van toepassing.
4	B.3.4.1	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake luchtverkeersregels en luchtruimclassificatie zijn van toepassing.
6, lid 1	B.3.6.1	A	De netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer (ATM) maken het mogelijk het luchtruim optimaal te benutten, garanderen dat luchtvaartgebruikers geprefereerde trajecten kunnen exploiteren en voorzien in een maximale toegang tot het luchtruim en tot luchtvaartnavigatiediensten. Deze netwerkfuncties zijn gericht op het ondersteunen van initiatieven op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken en worden op zodanige wijze uitgevoerd dat de scheiding van regelgevende en uitvoerende taken wordt gehandhaafd.
6, lid 2	B.3.6.2	A	Functionies die door de netwerkbeheerder worden uitgevoerd op het gebied van routeontwerp en beheer van schaarse hulpbronnen, en de mogelijkheid om bijv. Eurocontrol aan te wijzen als netwerkbeheerder.

EU/IL/Bijlage VI/nl 52

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
6, lid 3	B.3.6.3	A	De Commissie mag taken toevoegen aan de in norm B.3.6.2 genoemde lijst van functies, na overleg met belanghebbenden uit de sector. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van Verordening nr. 551/2004 te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.
6, lid 4	B.3.6.4	A	De gedetailleerde regels voor de tenuitvoerlegging van de in artikel 6 van de luchtruimverordening (nr. 551/2004) vermelde maatregelen zijn van toepassing, met uitzondering van de maatregelen die vermeld zijn in artikel 6, leden 6 tot en met 9, van Verordening nr. 551/2004 en die zijn opgesomd in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël. Deze uitvoeringsbepalingen betreffen met name: a) de coördinatie en harmonisering van processen en procedures ter verbetering van de doelmatigheid van luchtvaartfrequentiebeheer, inclusief de ontwikkeling van beginselen en criteria; b) de centrale functie voor het coördineren van de vroege vaststelling van en tegemoetkoming aan frequentiebehoeften in de frequentiebanden toegewezen aan het algemene Europese luchtverkeer ter ondersteuning van het ontwerp en de exploitatie van het Europese luchtverkeersnetwerk;

EU/IL/Bijlage VI/nl 53

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
			c) aanvullende functies voor het netwerk, zoals gedefinieerd in het ATM-masterplan; d) gedetailleerde regels voor coöperatieve besluitvorming tussen de partijen, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheersfunctie; e) regelingen voor overleg met de relevante belanghebbenden in het besluitvormingsproces, zowel op nationaal als op Europees niveau; en f) binnen het radiospectrum dat door de Internationale Telecommunicatie-Unie is toegewezen aan algemeen luchtverkeer, een verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de netwerkbeheersfunctie en nationale frequentiebeheerders, om ervoor te zorgen dat de nationale frequentiebeheersfuncties de frequentietoewijzingen blijven uitvoeren die niet van invloed zijn op het netwerk. Voor gevallen die van invloed zijn op het netwerk werken de nationale frequentiebeheerders samen met de verantwoordelijken voor de netwerkbeheersfunctie om het gebruik van frequenties te optimaliseren.

EU/IL/Bijlage VI/nl 54

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
6, lid 5	B.3.6.5	A	Andere aspecten van het luchtruimontwerp dan die welke in artikel 6, lid 2, van Verordening nr. 551/2004 zijn vermeld, worden op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken behandeld. In dit ontwerpproces wordt rekening gehouden met de vraag naar vervoer en de complexiteit van dat vervoer en met de prestatieplannen voor nationale of functionele luchtruimblokken, en is bepaald dat relevante luchtruimgebruikers of relevante groepen die luchtruimgebruikers vertegenwoordigen, en, in voorkomend geval, militaire autoriteiten, volledig moeten worden geraadpleegd.
6, lid 6	B.3.6.6	B	Het luchtverkeersstromenbeheer wordt door de lidstaten toevertrouwd aan Eurocontrol of een ander onpartijdig en bevoegd orgaan, voor zover passende controleregelingen in acht worden genomen.
6, lid 7	B.3.6.7	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake luchtverkeersstromenbeheer zijn van toepassing.

EU/IL/Bijlage VI/nl 55

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
7, lid 1	B.3.7.1	A	Rekening houdend met de organisatie van de militaire aspecten die onder hun verantwoordelijkheid vallen, zorgen de partijen voor de uniforme toepassing in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, zoals dat door de ICAO is omschreven en door Eurocontrol is ontwikkeld, opdat het beheer van het luchtruim en de luchtverkeersbeveiliging binnen het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid wordt bevorderd.
7, lid 3	B.3.7.2	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake flexibel luchtruimgebruik zijn van toepassing.

EU/IL/Bijlage VI/nl 56

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8, lid 1	B.3.8.1	A	In gevallen waarin de toepassing van artikel 7 van Verordening nr. 551/2004 tot aanzienlijke operationele moeilijkheden leidt, kunnen de partijen de toepassing daarvan tijdelijk opschorten, mits zij het Gemengd Comité daarvan onverwijld in kennis stellen.
8, lid 2	B.3.8.2	A	Na een tijdelijke opschorting van artikel 7 van Verordening nr. 551/2004 kunnen aanpassingen van de bij artikel 7, lid 3, van die verordening vastgestelde regels worden doorgevoerd voor het luchtruim onder de bevoegdheid van de betrokken partij(en).

EU/IL/Bijlage VI/nl 57

B.4: Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer ("de interoperabiliteitsverordening") als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
1 + bijlage I	B.4.1.1	A	Binnen de werkingssfeer van de kaderverordening, heeft Verordening nr. 552/2004 betrekking op de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN). Verordening nr. 552/2004 is van toepassing op de in bijlage I bij deze verordening vermelde systemen, de onderdelen ervan en bijbehorende procedures. Het doel is te zorgen voor interoperabiliteit tussen de verschillende systemen, onderdelen en bijbehorende procedures van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer, rekening houdende met de relevante internationale regels; daarbij wordt ook gestreefd naar een gecoördineerde en snelle invoering van nieuwe overeengekomen en gevalideerde werkingsconcepten of technologieën op het gebied van luchtverkeersbeheer.
2 + bijlage II	B.4.2.1	A	Het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer, de systemen en onderdelen ervan en de bijbehorende procedures moeten voldoen aan toepasselijke essentiële eisen. De essentiële eisen zijn uiteengezet in bijlage II bij Verordening nr. 552/2004.

EU/IL/Bijlage VI/nl 58

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
3	B.4.3.1	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake interoperabiliteit zijn van toepassing. De systemen, onderdelen en bijbehorende procedures moeten gedurende de gehele gebruiks-cyclus aan de toepasselijke tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit voldoen. Tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit moeten met name: a) specifieke eisen vaststellen ter aanvulling op of verfijning van de essentiële eisen, met name met betrekking tot veiligheid, naadloze exploitatie en prestaties; en/of b) voor nodig, specifieke eisen omschrijven ter aanvulling op of verfijning van de essentiële eisen, met name met betrekking tot de gecoördineerde invoering van nieuwe overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten of technologische ontwikkelingen; en/of c) de onderdelen vaststellen, bij het omgaan met systemen;

EU/IL/Bijlage VI/nl 59

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
			en/of (d) de specifieke overeenstemmingsbeoordelingsprocedures omschrijven, inclusief, voor zover van toepassing, de in artikel 8 van Verordening nr. 552/2004 genoemde aangemelde instanties, op basis van de in Besluit 93/465/EEG gedefinieerde modules die moeten worden gebruikt om de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik van onderdelen of de verificatie van systemen te beoordelen; en/of e) de tenuitvoerleggingsvoorwaarden specificeren, inclusief, voor nodig, de datum waarop de belanghebbende partijen daaraan moeten voldoen. Bij het opstellen, goedkeuren en herzien van tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit wordt rekening gehouden met de geschatte kosten en baten van technische oplossingen waarmee aan die maatregelen kan worden voldaan, teneinde de best haalbare oplossing te kunnen vaststellen, met passende aandacht voor de handhaving van een hoog veiligheidsniveau. Een raming van de kosten en baten van die oplossingen voor alle belanghebbende partijen wordt aan elke ontwerp-tenuitvoerleggingsmaatregel voor interoperabiliteit gehecht. Tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

EU/IL/Bijlage VI/nl 60

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
4, lid 2		A	Systemen en de bijbehorende procedures of onderdelen die voldoen aan de relevante communautaire specificaties en waarvan de referentienummers zijn bekendgemaakt in het <i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , worden verondersteld te voldoen aan de essentiële eisen en/of de tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit.

EU/IL/Bijlage VI/nl 61

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
5 + bijlage III	B.4.5.1	A	Onderdelen gaan vergezeld van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik. De onderdelen van deze verklaring zijn uiteengezet in bijlage III bij Verordening nr. 552/2004. De fabrikant of zijn in de partijen gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger garandeert en verklaart aan de hand van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik dat hij de bepalingen van de essentiële eisen en van de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit heeft toegepast. Onderdelen die vergezeld gaan van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik worden verondersteld te voldoen aan de essentiële eisen en de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit. In de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit wordt, voor nodig, vermeld welke taken met betrekking tot de beoordeling van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van onderdelen moeten worden uitgevoerd door de in artikel 8 van Verordening nr. 552/2004 bedoelde aangemelde instanties.

EU/IL/Bijlage VI/nl 62

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
6 + bijlage IV	B.4.6.1	A	De verlener van luchtvaartnavigatiediensten geeft voor systemen een EG-verificatie af, overeenkomstig de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit, om ervoor te zorgen dat deze aan de essentiële eisen van Verordening nr. 552/2004 en de tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit voldoen wanneer zij in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer worden geïntegreerd. Voordat een systeem in dienst wordt genomen, stelt de betrokkene verlener van luchtvaartnavigatiediensten een EG-verklaring van verificatie op waarin naleving wordt bevestigd, en dient hij die, samen met een technisch dossier, in bij de nationale toezichthoudende instantie. De onderdelen van deze verklaring en van het technisch dossier zijn uiteengezet in bijlage IV bij Verordening nr. 552/2004. De nationale toezichthoudende instantie mag alle aanvullende informatie vragen die noodzakelijk is om toezicht te houden op de naleving. In de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit wordt, voor nodig, vermeld welke taken met betrekking tot de verificatie van systemen uitgevoerd moeten worden door de in artikel 8 van Verordening nr. 552/2004 bedoelde aangemelde instanties. De EG-verklaring van verificatie laat onverlet dat de nationale toezichthoudende instantie om andere redenen dan interoperabiliteit beoordelingen kan uitvoeren.

EU/IL/Bijlage VI/nl 63

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
6 bis	B.4.6a.1	A	Een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, in geval het van toepassing is op onderdelen of systemen, wordt met het oog op de toepassing van de artikelen 5 en 6 van Verordening nr. 552/2004 beschouwd als een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik of als een EG-verklaring van verificatie, voor zover in het certificaat is aangetoond dat aan de essentiële eisen van Verordening nr. 552/2004 en de relevante uitvoeringsregels voor interoperabiliteit is voldaan.
7, lid 1	B.4.7.1	A	Wanneer de nationale toezichhoudende instantie constateert dat a) een onderdeel dat vergezeld gaat van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, of b) een systeem dat vergezeld gaat van een EG-verklaring van verificatie niet voldoet aan de essentiële eisen en/of relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit, neemt zij, ermee rekening houdende dat de veiligheid en continuïteit van de activiteiten moeten worden gegarandeerd, alle maatregelen die nodig zijn om het toepassingsgebied van het onderdeel of systeem in kwestie te beperken of om het gebruik ervan door de entiteiten die onder de bevoegdheid van de autoriteit vallen te verbieden.

EU/IL/Bijlage VI/nl 64

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8, lid 1	B.4.8.1	A	De partijen stellen het Gemengd Comité in kennis van de instanties die zij hebben aangewezen voor de uitvoering van taken met betrekking tot de beoordeling van de in artikel 5 van Verordening nr. 552/2004 bedoelde conformiteit of geschiktheid voor gebruik en/of de in artikel 6 van Verordening nr. 552/2004 bedoelde verificatie, waarbij zij voor elke instantie het gebied waarvoor deze verantwoordelijk is en de door de Commissie verstrekte identificatie-nummers meedelen.
8, lid 2	B.4.8.2	A	De partijen passen de in bijlage V bij Verordening nr. 552/2004 vermelde criteria toe voor de beoordeling van de aan te melden instanties. De instanties die voldoen aan de beoordelingscriteria welke in de relevante Europese normen zijn opgenomen, worden geacht aan de genoemde criteria te voldoen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 65

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8, lid 3 + bijlage V	B.4.8.3	A	Als een aangemelde instantie niet meer beantwoordt aan de in bijlage V bij Verordening nr. 552/2004 vermelde criteria, trekken de partijen de aanmelding van die instantie in. De partij stelt het Gemengd Comité hiervan onverwijld in kennis.
8, lid 4	B.4.8.4	A	Onverminderd de eisen in artikel 8, leden 1, 2 en 3, van Verordening nr. 552/2004, mogen de partijen beslissen organisaties aan te wijzen die overeenkomstig artikel 3 van de luchtvaart-navigatiedienstenverordening zijn erkend als aangemelde instanties.

EU/IL/Bijlage VI/nl 66

B.5: Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtveerkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
3	B.5.3.1	A	De definities in artikel 3, onder d bis), e), f), g), q), r) en s), van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen inzake luchtveerkeersbeheer. Alle verwijzingen naar lidstaten worden begrepen als verwijzingen naar de partijen.
8 ter, lid 1	B.5.8b.1	A	Het verlenen van ATM/ANS dient te voldoen aan de essentiële eisen van bijlage Vb van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009.

EU/IL/Bijlage VI/nl 67

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8 ter, lid 2	B.5.8b.2	A	Verleners van ATM/ANS moeten houder zijn van een certificaat overeenkomstig Verordening nr. 1035/2011 en de toepasselijke nationale wetgeving. Het certificaat wordt afgegeven wanneer de verlener van ATM/ANS heeft aangetoond over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met de rechten van de verlener. De verleende rechten en de reikwijdte van de verleende diensten worden in het certificaat gespecificeerd.
8 ter, lid 3	B.5.8b.3	A	In afwijking van norm B.5.8b.2 mogen partijen besluiten dat verlener van vluchtinformatie-diensten mogen verklaren dat zij over het vermogen en de middelen beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan de verleende diensten verbonden zijn.

EU/IL/Bijlage VI/nl 68

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8 ter, lid 4	B.5.8b.4	B	Krachtens de in norm B.5.8b.6 bedoelde maatregelen mag een certificaat verplicht worden gesteld voor organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de bouw en het onderhoud van veiligheidskritieke ATM/ANS-systemen en -onderdelen. Het certificaat wordt afgegeven wanneer deze organisaties hebben aangetoond over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten zijn verbonden. In het certificaat wordt vermeld welke rechten zijn verleend.
8 ter, lid 5	B.5.8b.5	A	Krachtens de in norm B.5.8b.6 bedoelde maatregelen mag certificering of gelijkstelling door de ATM/ANS-verlener verplicht worden gesteld voor veiligheidskritieke ATM/ANS-systemen en -onderdelen. De certificaten voor die systemen en onderdelen worden afgegeven of de validering wordt verleend wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de systemen en onderdelen voldoen aan de gedetailleerde specificaties die zijn vastgesteld om naleving van de in norm B.5.8b.1 bedoelde essentiële eisen te garanderen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 69

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8 ter, lid 6	B.5.8b.6	A	De tenuitvoerleggingsmaatregelen inzake ATM/ANS, die bedoeld zijn in artikel 8 ter, lid 6, van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, en vermeld zijn in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël, zijn van toepassing.
8 quater, lid 1	B.5.8c.1	A	Luchtverkeersleiders en personen en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding, toetsing, controle of medische keuring van luchtverkeersleiders, moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage Vb bij Verordening nr. 216/2008, als gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009.

EU/IL/Bijlage VI/nl 70

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8 quater, lid 2	B.5.8c.2	A	Luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een vergunning en een medisch certificaat die overeenkomen met de dienst die zij verlenen.
8 quater, lid 3	B.5.8c.3	A	De in norm B.5.8c.2 vermelde vergunning wordt alleen afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat hij of zij voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming te garanderen met de in bijlage Vb bij Verordening nr. 216/2008, als gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, vervatte essentiële eisen inzake theoretische kennis, bedrevenheid, talenkennis en ervaring.
8 quater, lid 4	B.5.8c.4	A	Het in norm B.5.8c.2 vermeld medisch certificaat wordt alleen afgegeven wanneer de luchtverkeersleider voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming te garanderen met de in bijlage Vb bij Verordening nr. 216/2008, als gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, vervatte essentiële eisen inzake medische geschiktheid. Het medische certificaat kan worden afgegeven door een keuringsarts voor de luchtvaart of een luchtvaartgeneeskundig centrum.

EU/IL/Bijlage VI/nl 71

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8 quater, lid 5	B.5.8c.5	A	De aan de luchtverkeersleider verleende rechten en de reikwijdte van de vergunning en het medisch certificaat worden in die vergunning en die verklaring gespecificeerd.
8 quater, lid 6	B.5.8c.6	A	De bekwaamheid van organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders, keuringsartsen voor de luchtvaart en luchtvaartgeneeskundige centra om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verbonden zijn aan hun rechten in verband met de afgifte van vergunningen en medische certificaten, wordt erkend door de afgifte van een certificaat.
8 quater, lid 7	B.5.8c.7	A	Er wordt een certificaat afgegeven aan opleidingsorganisaties, keuringsartsen voor de luchtvaart en luchtvaartgeneeskundige centra voor luchtverkeersleiders die hebben aangetoond dat zij voldoen aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de relevante essentiële eisen van bijlage Vb bij Verordening nr. 216/2008, als gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, te garanderen. In de certificaten wordt gespecificeerd welke rechten worden verleend.

EU/IL/Bijlage VI/nl 72

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
8 quater, lid 8	B.5.8c.8	A	Personen die verantwoordelijk zijn voor het geven van praktische opleidingen of voor het beoordelen van de vaardigheden van luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een certificaat. Dit certificaat wordt afgegeven wanneer de betrokken persoon heeft aangetoond dat hij of zij voldoet aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de relevante essentiële eisen van bijlage Vb bij Verordening nr. 216/2008, als gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, te garanderen. In de certificaten wordt gespecificeerd welke rechten worden verleend.
8 quater, lid 9	B.5.8c.9	A	Synthetische trainingstoestellen moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage Vb van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009.
8 quater, lid 10	B.5.8c.10	A/B ¹	De tenuitvoerleggingsmaatregelen die bedoeld zijn in artikel 10 van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, en vermeld zijn in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël, zijn van toepassing.

¹ Bepalingen die zijn afgeleid uit SARP's van de ICAO worden ingedeeld in deel A. Alle andere bepalingen worden ingedeeld in deel B.

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
Bijlage Vb, punt 1	B.5.Vb.1	A	a) Alle luchtvaartuigen, met uitzondering van die welke worden gebruikt voor de in artikel 1, lid 2, onder a), van Verordening nr. 216/2008 vermelde activiteiten, dienen in alle vluchtfasen of op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein te worden geëxploiteerd overeenkomstig de toepasselijke algemene exploitatievoorschriften en alle procedures voor het gebruik van dat luchtruim. b) Alle luchtvaartuigen, met uitzondering van die welke zijn betrokken bij de in artikel 1, lid 2, onder a), van Verordening nr. 216/2008 vermelde activiteiten, dienen te zijn uitgerust met de vereiste onderdelen en dienovereenkomstig te worden gebruikt. Onderdelen die gebruikt zijn in ATM/ANS-systemen moeten eveneens voldoen aan de eisen van punt 3 van bijlage Vb van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009.
Bijlage Vb, punt 2	B.5.Vb.2	A	De essentiële eisen van bijlage Vb, punt 2, van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, zijn van toepassing.

EU/IL/Bijlage VI/nl 74

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
Bijlage Vb, punt 3	B.5. Vb.3	A	De essentiële eisen van bijlage Vb, punt 3, van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, zijn van toepassing.
Bijlage Vb, punt 4	B.5. Vb.4	A/B ¹	De essentiële eisen van bijlage Vb, punt 4, van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, zijn van toepassing.
Bijlage Vb, punt 5	B.5. Vb.5	A	De essentiële eisen van bijlage Vb, punt 5, van Verordening nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1108/2009, zijn van toepassing.

¹ Bepalingen die zijn afgeleid uit SARP's van de ICAO worden ingedeeld in deel A. Alle andere bepalingen worden ingedeeld in deel B.

DEEL C: Milieu

C.1: Richtlijn 2002/30/EG

betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
3	C.1.3.1	De partijen zien erop toe dat er bevoegde instanties zijn die verantwoordelijk zijn voor kwesties met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens.
4	C.1.4.1	De partijen volgen voor de geluidsproblematiek van luchthavens op hun grondgebied een evenwichtige aanpak. Daarbij kunnen zij als maatregelen voor het beheer van vliegtuiggeluid ook economische stimulansen overwegen.
	C.1.4.2	Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen houden de bevoegde instanties rekening met de te verwachten kosten en baten van de diverse ter beschikking staande maatregelen, alsook met de specifieke kenmerken van de betrokken luchthavens.

EU/IL/Bijlage VI/nl 76

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
	C.1.4.3	De maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde milieudoelstelling te halen. Zij mogen evenmin discriminerend zijn op grond van de nationaliteit of identiteit van luchtvaartmaatschappijen of vliegtuigfabrikanten.
	C.1.4.4	Geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen worden vastgelegd op basis van het geluidsniveau van het vliegtuig zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1.
5 + bijlage II (1-3)	C.1.5.1	Bij de besluitvorming inzake exploitatiebeperkingen wordt rekening gehouden met de in bijlage II, punten 1, 2 en 3, van Richtlijn 2002/30/EG gespecificeerde informatie, voor dat voor de betrokken exploitatiebeperkingen en de kenmerken van de luchthaven passend en mogelijk is.

EU/IL/Bijlage VI/nl 77

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
7	C.1.7.1	De regels voor de beoordeling van exploitatiebeperkingen gelden niet voor: a) door een besluit van het Gemengd Comité gevalideerde exploitatiebeperkingen die al waren opgelegd op de datum van tenuitvoerlegging van deze norm, zoals gespecificeerd in bijlage II, lid 5, van de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël; b) kleine technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen die geen significant kosteneffect hebben voor de luchtvaartondernemingen op een willekeurige luchthaven en die na de datum van tenuitvoerlegging van deze norm, zoals hierboven vermeld, zijn aangebracht.
9	C.1.9.1	In individuele gevallen kunnen de partijen voor op hun grondgebied gelegen luchthavens vergunning verstrekken voor afzonderlijke activiteiten van luchtvaartuigen die op grond van de overige bepalingen van Richtlijn 2002/30/EG niet mogen plaatsvinden, voor zover: a) het luchtvaartuigen betreft waarvan de individuele vluchten dermate uitzonderlijk zijn dat het onredelijk zou zijn geen tijdelijke vrijstelling te verlenen; b) het luchtvaartuigen betreft die niet-commerciële vluchten verrichten met het oog op aanpassings-, reparatie- of onderhoudswerkzaamheden.

EU/IL/Bijlage VI/nl 78

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
10	C.1.10.1	De partijen zorgen ervoor dat, met betrekking tot de toepassing van exploitatiebeperkingen, procedures worden vastgesteld om alle belanghebbende partijen te raadplegen overeenkomstig de geldende nationale wetgeving.
11	C.1.11.1	Een partij stelt de andere partijen onverwijld in kennis van eventuele nieuwe exploitatiebeperkingen die zij besloten heeft op te leggen op een luchthaven op haar grondgebied.
12	C.1.12.1	De partijen verlenen het recht om tegen de beslissingen inzake exploitatiebeperkingen beroep aan te tekenen bij een andere beroepsinstantie dan de autoriteit die de betwiste beslissing heeft genomen, overeenkomstig de nationale wetgeving en procedures.
Bijlage II (1-3)		De in norm C.1.5.1 bedoelde informatie.

EU/IL/Bijlage VI/nl 79

C.2: Richtlijn 2006/93/EG

betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave (1988)

Nummer van het artikel	Norm nr.	Norm
1	C.2.1.1	Toepasselijkheid: a. Vliegtuigen met een maximumopstijgmassa van 34 000 kg of meer; of b. vliegtuigen met een gecertificeerde interne accommodatie van meer dan 19 passagiersstoelen.
2	C.2.2.2	Civiele subsonische straalvliegtuigen moeten voldoen aan de normen die gespecificeerd zijn in deel II, hoofdstuk 3, volume 1, van bijlage 16 bij het Verdrag.
3	C.2.3.1	In de volgende gevallen kan vrijstelling worden verleend van de eis om civiele subsonische straalvliegtuigen te exploiteren volgens de normen die gespecificeerd zijn in deel II, hoofdstuk 3, volume 1, van bijlage 16 bij het Verdrag: a) vliegtuigen van historisch belang; b) vliegtuigen die tijdelijk worden gebruikt en waarvan de exploitatie zo uitzonderlijk van aard is dat het niet redelijk zou zijn daarvoor geen tijdelijke vrijstelling te verlenen; en c) vliegtuigen die tijdelijk worden gebruikt voor niet-commerciële vluchten voor aanpassings-, reparatie- of onderhoudsdoeleinden.

EU/IL/Bijlage VI/nl 80

Nummer van het artikel	Norm nr.	Norm
3	C.2.3.2	Een partij stelt de bevoegde autoriteiten van de andere partijen in kennis van de vrijstellingen die worden verleend voor vliegtuigen van historisch belang. Elke partij erkent de door een andere partij verleende vrijstellingen voor in de registers van die andere partij ingeschreven vliegtuigen.
5	C.2.5.1	De partijen stellen passende handhavingsmaatregelen vast met betrekking tot overtredingen van de uit hoofde van Richtlijn 2006/93/EG vastgestelde nationale bepalingen en treffen alle nodige maatregelen om erop toe te zien dat die maatregelen ook worden toegepast. Deze maatregelen moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

EU/IL/Bijlage VI/nl 81

DEEL D: Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

D.1: Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen
zoals laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 889/2002

Nummer van het artikel	Norm nr.	Norm
Artikel 2, lid 1, onder a), artikel 2, lid 1, onder c) tot en met g)	D.1.2.1	De definities in artikel 2 zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde regelgevende eisen en normen inzake de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen.
3	D.1.3.1	Toepassing door de partijen van het Verdrag van Montreal uit 1999, ook op binnenlandse vluchten.
5	D.1.5.1	De partijen zien erop toe dat alle luchtvaartmaatschappijen voorschotten betalen aan natuurlijke personen die recht hebben op compensatie, indien vereist om tegemoet te komen aan onmiddellijke economische behoeften en in verhouding tot het geleden ongemak.
6	D.1.6.1	De partijen zien erop toe dat alle luchtvaartmaatschappijen in alle verkooppunten een samenvatting van de belangrijkste bepalingen inzake aansprakelijkheid voor passagiers en hun bagage ter beschikking stellen van de passagiers.

EU/IL/Bijlage VI/nl 82

DEEL E: Consumentenrechten

E.1: Richtlijn 90/314/EEG

betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wet#/ Art#/Norm#)	Norm
1	E.1.1.1	De wetten, regels en administratieve bepalingen van de partijen inzake pakketten die op het grondgebied van de partijen worden verkocht of te koop worden aangeboden, op elkaar afstemmen.
2	E.1.2.1	De definities van artikel 2 van Richtlijn 90/314/EEG zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot pakketreizen, vakantiepakketten en rondreispakketten, voor zover van toepassing en passend. In deze bijlage is de volgende definitie van "pakket" van toepassing: "pakket": de vooraf geregelde combinatie van niet minder dan twee van de volgende onderdelen, samen verkocht of te koop aangeboden: a) vervoer; b) accommodatie; c) andere, niet met vervoer of logies verband houdende toeristische diensten die een belangrijk deel van het pakket uitmaken. Afzonderlijke facturering van diverse onderdelen van een zelfde pakket ontslaat de organisator of de doorverkoper niet van de verplichtingen van deze bijlage.

EU/IL/Bijlage VI/nl 83

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
3	E.1.3.1	De organisator en doorverkoper moeten volledige en nauwkeurige informatie verstrekken. Indien de consument een brochure wordt verstrekt, moet hierin leesbaar, duidelijk en nauwkeurig de prijs worden vermeld, alsmede relevante gegevens over: a) de bestemming, de te gebruiken vervoermiddelen, kenmerken en categorieën van deze vervoermiddelen; b) het type accommodatie, de plaats, de categorie, de mate van comfort en de belangrijkste kenmerken ervan, de goedkeuring en toeristische classificatie; c) de maaltijden (meal plan); d) de routebeschrijving; e) algemene informatie over paspoort- en visumvereisten en gezondheidsformaliteiten die vereist zijn voor de reis en het verblijf;

EU/IL/Bijlage VI/nl 84

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
		f) het als voorschot te betalen bedrag of percentage van de prijs en de termijn voor de betaling van het saldo; g) de vraag of voor de uitvoering van het pakket een minimumaantal personen vereist is, en zo ja, de uiterste datum waarop de consument in kennis zal worden gesteld van een eventuele annulering. De verstrekte informatie is bindend, tenzij de volgende voorwaarden zijn vervuld: - wijzigingen in deze gegevens zijn duidelijk en vóór de sluiting van het contract ter kennis van de consument gebracht; de brochure moet daarvan uitdrukkelijk melding maken; - er zijn naderhand wijzigingen aangebracht ingevolge een akkoord tussen de contractpartijen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 85

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
4, lid 1, 4, lid 2	E.1.4.1	Vóór het contract wordt gesloten, verstrekt de organisator en/of doorverkoper de consument, schriftelijk of op een andere passende wijze, algemene informatie over de toepasselijke paspoort- en visumvereisten, en met name over de termijnen voor het verkrijgen ervan, alsook informatie over de vereiste gezondheidsformaliteiten voor de reis en het verblijf. De organisator en/of de doorverkoper verstrekken de consument schriftelijk of in enige andere passende vorm en tijdig vóór het begin van de reis de volgende inlichtingen: i) dienstregelingen, tussenstops en aansluitingen, alsook de door de reiziger in te nemen plaats, bij voorbeeld hut of slaappleaats op een schip of couchette of slaapwagen in een trein; ii) naam, adres en telefoonnummer van de plaatselijke vertegenwoordiging van de organisator en/of de doorverkoper, dan wel, bij ontbreken daarvan, naam, adres en telefoonnummer van de plaatselijke instanties die de consument bij moeilijkheden kunnen helpen. Wanneer dergelijke vertegenwoordigingen en instanties niet bestaan, dient de consument in elk geval te beschikken over een nummer voor noodgevallen of over andere informatie waardoor hij in contact kan treden met de organisator en/of de doorverkoper;

EU/IL/Bijlage VI/nl 86

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
		iii) voor reizen en verblijven van minderjarigen in het buitenland, de informatie waardoor rechtstreeks contact mogelijk is met het kind of met de persoon die ter plaatse voor diens verblijf verantwoordelijk is; Afhankelijk van het specifieke pakket omvat het contract minstens de hieronder vermelde elementen, voor zover relevant voor het pakket in kwestie: a) plaats(en) van bestemming van de reis, en, indien deze onderscheiden periodes van verblijf omvat, de verschillende periodes en data; b) te gebruiken vervoermiddelen, kenmerken en categorieën van deze vervoermiddelen, data, tijdstippen en plaatsen van vertrek en terugkeer; c) indien huisvesting in het pakket is opgenomen, de ligging hiervan, de toeristische categorie of het comfort en de belangrijkste kenmerken, de overeenstemming ervan met de voorschriften van de betrokken lidstaat van ontvangst, het aantal inbegrepen maaltijden (meal plan); d) de vraag of voor de uitvoering van het pakket een minimumaantal personen vereist is, en zo ja, de uiterste datum waarop de consument in kennis zal worden gesteld van een eventuele annulering; e) de routebeschrijving; f) bezoeken, excursies of andere diensten die zijn begrepen in de overeengekomen totale pakketprijs; g) naam en adres van de organisator, de doorverkoper en, indien van toepassing, de verzekeraar;

EU/IL/Bijlage VI/nl 87

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
		h) de prijs van het pakket en gegevens over een eventuele herziening van de prijs, zoals vermeld in norm E.1.4.2, alsook gegevens over eventuele verschuldigde heffingen en belastingen in verband met bepaalde diensten (landingsrechten, belastingen in verband met in- of uitstappen in havens en op vliegvelden, verblijfsbelasting) indien deze prijzen niet in de pakketprijs zijn inbegrepen; i) data en wijze van betaling van de prijs; j) de bijzondere wensen die de consument bij het boeken van de reis aan de organisator of de doorverkoper kenbaar heeft gemaakt en waarop door beiden is ingegaan; k) de termijnen waarbinnen de consument een eventuele klacht moet indienen in verband met het niet of slecht uitvoeren van het contract. Alle voorwaarden van het contract worden schriftelijk of in andere voor de consument begrijpelijke en toegankelijke vorm vermeld en worden hem vóór de sluiting van het contract meegedeeld; de consument krijgt een kopie van deze voorwaarden.

EU/IL/Bijlage VI/nl 88

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
4, lid 4	E.1.4.2	Verbod op prijswijzigingen, tenzij in het contract uitdrukkelijk is bepaald dat het mogelijk is de prijs naar boven of naar beneden te herzien, hoe de herziene prijs moet worden berekend, en dat de herziening uitsluitend mag gebaseerd zijn op wijzigingen in: - de vervoerkosten, met inbegrip van de brandstofkosten; - de voor bepaalde diensten verschuldigde heffingen en belastingen, zoals landingsrechten en belastingen in verband met in- of uitstappen in havens en op luchtvaartterreinen; - de op het pakket toegepaste wisselkoersen; - hotelkosten. Tijdens een in de relevante wetgeving van de partij te bepalen vaste periode vóór de gestipuleerde vertrekdatum mag de in het contract vermelde prijs niet worden verhoogd, voor zover de klant de volledige prijs van het pakket heeft betaald.
4, lid 5	E.1.4.3	In het geval essentiële bepalingen van het contract vóór vertrek worden gewijzigd, heeft de consument het recht om: - hetzij, zonder toepassing van boetebepalingen, het contract op te zeggen, - hetzij een aanhangsel bij het contract te accepteren waarin de aangebrachte wijzigingen en de invloed daarvan op de prijs worden meegedeeld.

EU/IL/Bijlage VI/nl 89

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
4, lid 6	E.1.4.4	In geval van annulering van het pakket vóór de overeengekomen vertrekdatum, om redenen die niet aan de consument zijn toe te schrijven, heeft de consument het recht op: a) ofwel een ander pakket van gelijkwaardige of betere kwaliteit, als de organisator en/of de doorverkoper hem dat kunnen voorstellen. Indien het ter vervanging aangeboden pakket van een mindere kwaliteit is, moet de organisator de consument het verschil in prijs terugbetalen; b) ofwel de zo spoedig mogelijke terugbetaling van alle door hem op grond van het contract betaalde bedragen. In die gevallen heeft hij, waar passend, recht op een schadeboosstelling voor het niet uitvoeren van het contract; deze wordt hem betaald hetzij door de organisator, hetzij door de doorverkoper, overeenkomstig de desbetreffende wettelijke voorschriften van de betrokken partij, tenzij: i) de reis wordt geannuleerd omdat het aantal aanmeldingen kleiner is dan het vereiste minimumaantal en de consument binnen de in de beschrijving van het pakket vermelde termijn schriftelijk van de annulering op de hoogte is gebracht, of ii) de annulering het gevolg is van overmacht, waaronder overboeking evenwel niet is begrepen; onder overmacht worden verstaan abnormale en onvoorzienbare omstandigheden die onafhankelijk zijn van de wil van degene die zich erop beroept en waarvan de gevolgen ondanks alle voorzorgsmaatregelen niet konden worden vermeden.

EU/IL/Bijlage VI/nl 90

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
4, lid 7	E.1.4.5	Indien na vertrek een aanzienlijk gedeelte van de diensten waarvoor een contract is gesloten niet worden verleend of als de organisator vaststelt dat hij niet in staat zal zijn een aanzienlijk gedeelte van de te verlenen diensten aan te kopen, heeft de consument recht op: geschikte alternatieve regelingen, zonder extra kosten, voor de voortzetting van het pakket en, voor zover passend, compensatie van het verschil tussen de aangeboden en de verleende diensten. Indien dergelijke regelingen onmogelijk zijn of om deugdelijke redenen niet door de consument worden aanvaard, verstrekt de organisator, in voorkomend geval, de consument zonder extra kosten een gelijkwaardig vervoermiddel dat hem terugbrengt naar de plaats van vertrek of naar een andere met hem overeengekomen plaats van terugkeer en stelt hij de consument schadeloos.
5, lid 1	E.1.5.1	De partijen nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de organisator en/of de doorverkoper die partij zijn bij het contract, tegenover de consument aansprakelijk zijn voor de goede uitvoering van de uit dit contract voortvloeiende verplichtingen, ongeacht of deze verplichtingen zijn uit te voeren door henzelf dan wel door andere verstrekkers van diensten, en zulks onverminderd het recht van de organisator en/of de doorverkoper om deze andere verstrekkers van diensten aan te spreken.

EU/IL/Bijlage VI/nl 91

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
5, leden 2, 3 en 4	E.1.5.2	De consument heeft recht op compensatie in geval het contract niet of slecht wordt uitgevoerd, tenzij bepaalde in Richtlijn 90/314/EEG uiteengezette voorwaarden zijn vervuld. De organisator en/of doorverkoper die partij is bij het contract moet onmiddellijk bijstand verlenen aan een consument in problemen, zelfs als de organisator of doorverkoper niet verantwoordelijk is voor schade omdat deze is toe te schrijven aan een derde partij die niet betrokken is bij het verlenen van de diensten die onder het contract vallen en omdat deze onvoorzienbaar en onvermijdelijk was, of omdat de schade te wijten is aan overmacht, zoals gedefinieerd in norm E.1.4.4, of aan een gebeurtenis die de organisator en/of doorverkoper of de leverancier van de diensten, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, niet konden voorzien of voorkomen.
6	E.1.6.1	In geval van klachten moet de organisator en/of doorverkoper onmiddellijk passende oplossingen trachten te vinden.

EU/IL/Bijlage VI/nl 92

E.3: Verordening (EG) nr. 261/2004

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering
en annulering of langdurige vertraging van vluchten

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1	E.3.1.1	Vaststelling van minimumrechten voor passagiers bij: a) instapweigering tegen hun wil, b) annulering van hun vlucht, c) vertraging van hun vlucht.
2	E.3.2.1	De definities in artikel 2 van Verordening (EG) nr. 261/2004 zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen voor de vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten, voor zover deze passend en van toepassing zijn.

EU/IL/Bijlage VI/nl 93

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
3, leden 2 en 3	E.3.3.1	De regelgevende eisen en normen zijn van toepassing op voorwaarde dat passagiers: a) een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben en zich, behalve in geval van annulering als bedoeld in artikel 5 van Verordening (EG) nr. 261/2004, bij de incheckbalie melden - op het vooraf door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een gemachtigde reisagent aangegeven tijdstip en indien bewezen is dat de passagier een melding heeft ontvangen, of, indien geen tijdstip is aangegeven, - niet later dan een in de relevante wetgeving van de partij te bepalen vaste periode vóór de gepubliceerde vertrektijd; of b) door een luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht waarvoor zij een boeking hadden, zijn overgeplaatst naar een andere vlucht, ongeacht de reden. De regelgevende eisen en normen zijn niet van toepassing op passagiers die gratis reizen of tegen een verminderd tarief dat niet rechtstreeks of onrechtstreeks beschikbaar is voor het publiek. Zij zijn echter wel van toepassing op passagiers die in het bezit zijn van tickets die door een luchtvaartmaatschappij of touroperator zijn verstrekt in het kader van een "frequent flyer"-programma of een ander commercieel programma.

EU/IL/Bijlage VI/nl 94

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
4, lid 1	E.3.4.1	Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs instapweigering voor een vlucht kan verwachten, vraagt zij eerst of er vrijwilligers zijn die hun boekingen willen opgeven in ruil voor bepaalde voordelen, onder voorwaarden die moeten worden overeengekomen tussen de betrokken passagier en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Deze vrijwilligers krijgen bijstand overeenkomstig artikel 8 van Verordening nr. 261/2004. Dergelijke bijstand komt bovenop de in deze norm vermelde voordelen.
4, lid 2	E.3.4.2	Indien het aantal vrijwilligers dat zich aanbiedt niet voldoende is om de resterende passagiers met boeking te laten meevliegen op de vlucht, kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigeren.
4, lid 3	E.3.4.3	Indien passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht wordt geweigerd, vergoedt de exploiterende luchtvaartmaatschappij hen en verstrekt zij hen bijstand (de passagiers krijgen de keuze tussen vergoeding van de ticketkosten samen met, voor zover relevant, een terugvlucht; een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersomstandigheden naar de eindbestemming, bij de eerste gelegenheid; een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersomstandigheden naar de eindbestemming op een latere datum naar keuze van de passagier, voor zover er stoelen beschikbaar zijn; eten en drinken; twee telefoongesprekken, fax/e-mail; hotelaccommodatie, indien nodig, en vervoer tussen de luchthaven en het hotel), overeenkomstig de relevante wetgeving van de partij.

EU/IL/Bijlage VI/nl 95

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
5, lid 1	E.3.5.1	In geval van annulering van een vlucht: a) biedt de exploiterende luchtvaartmaatschappij bijstand aan de passagiers (i) keuze tussen vergoeding van de ticketkosten samen met, voor zover relevant, een terugvlucht; een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersomstandigheden naar de eindbestemming, bij de eerste gelegenheid; een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersomstandigheden naar de eindbestemming op een latere datum naar keuze van de passagier, voor zover er stoelen beschikbaar zijn; en ii) in het geval van herroutering: eten en drinken en twee telefoongesprekken, fax/e-mail en hotelaccommodatie, indien nodig, en vervoer tussen de luchthaven en het hotel) en b) hebben passagiers recht op compensatie door de exploiterende luchtvaartmaatschappij, tenzij zij ruim vóór de geplande vertrektijd (een vaste termijn die in de relevante wetgeving van de partij moet worden vastgesteld) in kennis worden gesteld van de annulering of later in kennis worden gesteld en een andere vlucht aangeboden krijgen, zodat zij binnen vaste termijnen kunnen vertrekken en hun bestemming kunnen bereiken (dicht bij de geplande vertrek- en aankomsttijden, vast te stellen in de relevante wetgeving van de partij).
5, lid 2	E.3.5.2	Wanneer de passagiers wordt meegedeeld dat de vlucht is geannuleerd, wordt uitgelegd welk alternatief vervoer er voorhanden is.

EU/IL/Bijlage VI/nl 96

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
5, lid 3	E.3.5.3	Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.
5, lid 4	E.3.5.4	De luchtvaartmaatschappij die de vlucht exploiteert, moet bewijzen of de annulering van de vlucht al dan niet aan de passagier is gemeld en het tijdstip waarop dat is gebeurd.
6	E.3.6.1	Wanneer een luchtvaartmaatschappij redelijkerwijs verwacht dat een vlucht twee uur of meer vertraging zal oplopen ten opzichte van de geplande vertrektijd, biedt zij de passagiers bijstand (eten en drinken, twee telefoongesprekken, fax/e-mail); wanneer de vertraging oploopt tot minstens vijf uur, hebben de passagiers de keuze tussen wachten op de oorspronkelijke vlucht of terugbetaling van de ticketkosten samen met, voor zover relevant, een terugvlucht en hotelaccommodatie, indien een of meer overnachtingen nodig zijn, alsook vervoer tussen de luchthaven en het hotel.

EU/IL/Bijlage VI/nl 97

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
7	E.3.7.1	Wanneer de passagiers recht hebben op compensatie, bedraagt deze: a) 1 250 NIS of 250 EUR voor alle vluchten van hoogstens 2 000 km; b) 2 000 NIS of 400 EUR voor vluchten tussen 2 000 en 4 500 km; c) 3 000 NIS of 600 EUR voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen. Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen. Wanneer de passagiers een alternatieve vlucht naar hun eindbestemming aangeboden krijgen, en wanneer de aankomsttijd van die vlucht met niet meer dan een korte vaste periode, vast te stellen in de relevante wetgeving van de partij, de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht overschrijdt, kan de exploiterende luchtvaartmaatschappij de compensatie met 50% verlagen. De compensatie dient contant, via elektronische overschrijving of per cheque te worden betaald of, met het ondertekende akkoord van de passagier, in reisbonnen en/of andere diensten.

EU/IL/Bijlage VI/nl 98

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
8, lid 3	E.3.8.1	Wanneer, in het geval waarin een stad of regio wordt bediend door meerdere luchthavens, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een passagier een vlucht aanbiedt naar een andere luchthaven dan die waarvoor was geboekt, draagt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten van de reis van die andere luchthaven naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming.
10, lid 1	E.3.10.1	Indien een passagier door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in een hogere klasse wordt geplaatst dan die waarvoor een ticket is gekocht, mag geen bijbetaling worden gevraagd.
10, lid 2	E.3.10.2	Indien een passagier door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht exploiteert in een lagere klasse wordt geplaatst dan die waarvoor een ticket is gekocht, heeft hij recht op terugbetaling overeenkomstig de relevante wetgeving van de partij.
11, lid 1	E.3.11.1	Luchtvaartmaatschappijen die een vlucht exploiteren, geven voorrang aan personen met beperkte mobiliteit en hun eventuele begeleiders of officiële geleidehonden, alsook aan alleenreizende kinderen.
11, lid 2, 9, lid 3	E.3.11.2	In geval van instapweigering, annulering en vertraging hebben personen met beperkte mobiliteit en hun begeleiders, alsook alleenreizende kinderen het recht zo snel mogelijk bijstand te krijgen. Bij het verstrekken van de bijstand, schenkt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht exploiteert bijzondere aandacht aan de behoeften van personen met beperkte mobiliteit en hun eventuele begeleiders, alsook aan de behoeften van alleenreizende kinderen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 99

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
12	E.3.12.1	De normen in Verordening nr. 261/2004 zijn van toepassing, onverminderd het recht van de passagiers op verdere compensatie. De uit hoofde van Verordening nr. 261/2004 toegekende compensatie kan in mindering worden gebracht van eventuele verdere compensatie. Onverminderd de toepasselijke beginselen en voorschriften van de nationale wetgeving, is het voorgaande niet van toepassing op passagiers die vrijwillig afstand hebben gedaan van hun boeking uit hoofde van artikel 4, lid 1, van Verordening nr. 261/2004.
13	E.3.13.1	In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht exploiteert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens Verordening nr. 261/2004 op haar rusten, mag geen enkele bepaling van de verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens de geldende wetgeving compensatie te verlangen van om het even welke persoon, inclusief derden. Verordening nr. 261/2004 beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht exploiteert een contract heeft. Ook mag geen enkele bepaling van de verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een contract heeft, om volgens de relevante wetgeving terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

EU/II/Bijlage VI/nl 100

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
14, lid 1	E.3.14.1	De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zorgt ervoor dat bij het inchecken de volgende tekst (of een bericht met soortgelijke inhoud) duidelijk zichtbaar voor de passagiers is uitgehangen: "Indien u niet tot uw vlucht wordt toegelaten of indien deze is geannuleerd of minstens twee uur vertraging heeft, vraag dan bij de incheckbalie of bij de boarding gate om de tekst met uw rechten, met name met wat compensatie en bijstand betreft".
14, lid 2	E.3.14.2	Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht exploiteert, overgaat tot instapweigering of annulering van een vlucht, bezorgt zij iedere daardoor getroffen passagier een schriftelijke mededeling waarin de regels voor compensatie en bijstand overeenkomstig Verordening nr. 261/2004 zijn uiteengezet. Zij verstrekt een gelijkwaardige mededeling ook aan iedere passagier die getroffen wordt door een aanzienlijke vertraging.

EU/II/Bijlage VI/nl 101

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
15	E.3.15.1	De uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen ten aanzien van de passagiers kunnen niet worden beperkt of teniet worden gedaan door middel van bijvoorbeeld een beperkings- of ontheffingsclausule in het vervoerscontract. Indien een dergelijke beperkings- of ontheffingsclausule niettemin wordt aangevoerd tegen een passagier, of indien de passagier niet juist is ingelicht omtrent zijn rechten en daardoor een lagere compensatie heeft aanvaard dan die waarin is voorzien bij Verordening nr. 261/2004, heeft de passagier het recht alsnog bij de bevoegde rechtbanken of instanties de nodige stappen te ondernemen voor het verkrijgen van een aanvullende compensatie.
16	E.3.16.1	De partijen zien toe op de handhaving van deze uit Verordening nr. 261/2004 voortvloeiende regelgevende eisen en normen. De handhavingsmaatregelen, die maatregelen kunnen omvatten welke gebaseerd zijn op burgerrechtelijke uitspraken van rechtbanken, moeten effectief, evenredig en afschrikkend zijn.

EU/II/Bijlage VI/nl 102

E.4: Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1, lid 1	E.4.1.1	Vaststelling van regels voor de bescherming van en bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, zowel om hen tegen discriminatie te beschermen als om te verzekeren dat zij bijstand ontvangen.
2	E.4.2.1	De definities van artikel 2 van Verordening nr. 1107/2006 zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, voor zover van toepassing en passend.
3	E.4.3.1	Een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator mag een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit niet weigeren een vlucht te reserveren of in te stappen op grond van zijn/haar handicap, voor zover de betrokken persoon houder is van een geldig ticket en een boeking.

EU/II/Bijlage VI/nl 103

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
4, lid 1	E.4.4.1	Een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator mag een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit weigeren een vlucht te reserveren of in te stappen op grond van zijn/haar handicap: a) om te voldoen aan de toepasselijke veiligheidseisen die zijn vastgesteld in de internationale of nationale wetgeving of om te voldoen aan veiligheidseisen die zijn vastgesteld door de autoriteit die het Air Operator Certificate heeft afgegeven aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij; b) als de grootte van het luchtvaartuig of de deuren ervan het fysiek onmogelijk maken de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit aan boord te brengen of te vervoeren. Indien een boeking wordt geweigerd op grond van punt a) of b) getroost de luchtvaartmaatschappij, de agent van de luchtvaartmaatschappij of de touroperator zich redelijke inspanningen om de persoon in kwestie een aanvaardbaar alternatief aan te bieden. Een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit die als passagier is geweigerd op grond van zijn/haar handicap of mobiliteitsbeperking, en de persoon die deze persoon begeleidt, hebben recht op de terugbetaling of een andere vlucht overeenkomstig artikel 8 van Verordening nr. 261/2004. Het recht op de mogelijkheid van een terugvlucht of een andere vlucht is afhankelijk van de vraag of aan alle veiligheids-eisen is voldaan.

EU/II/Bijlage VI/nl 104

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
4, lid 2	E.4.4.2	Om te voldoen aan toepasselijke veiligheidsnormen die in internationale of nationale wetgeving zijn vastgesteld of aan veiligheidsnormen die zijn vastgesteld door de autoriteit die het Air Operator Certificate heeft afgegeven aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij, mag een luchtvaartmaatschappij, een agent van de luchtvaartmaatschappij of een touroperator eisen dat een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit wordt begeleid door een andere persoon die in staat is de nodige bijstand aan die persoon te verlenen.
4, lid 3	E.4.4.3	Luchtvaartmaatschappijen of agenten van luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht gehandicapte passagiers informatie te verstrekken over de veiligheidsregels die zij toepassen met betrekking tot het vervoer van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, en over de beperkingen op het vervoer van die personen of van mobiliteitshulpmiddelen wegens de grootte van het luchtvaartuig. In het geval van vluchten die deel uitmaken van pakketreizen, vakantiepakketten en rondreispakketten die door een touroperator worden georganiseerd, verkocht of te koop aangeboden, moet deze touroperator de toepasselijke veiligheidsregels en beperkingen bekendmaken.

EU/II/Bijlage VI/nl 105

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
4, lid 4	E.4.4.4	Als een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator gebruikmaakt van een in norm E.4.4.1 of E.4.4.2 toegestane afwijking, stelt hij de gehandicapte of de persoon met beperkte mobiliteit onmiddellijk in kennis van de redenen daarvoor. Op verzoek deelt een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator deze redenen schriftelijk mee aan de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit, binnen een in de relevante wetgeving van de partij te bepalen vaste en zo kort mogelijke termijn na het verzoek, rekening houdende met de belangen van personen met beperkte mobiliteit.
5, leden 1 en 2	E.4.5.1	Het beheersorgaan van een luchthaven moet, rekening houdende met de lokale omstandigheden, punten van aankomst en vertrek aanduiden binnen de grenzen van de luchthaven of op een plaats die onder directe controle van het beheersorgaan staat, zowel binnen als buiten de terminalgebouwen, waar gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit gemakkelijk hun aankomst op de luchthaven kunnen aankondigen en bijstand kunnen vragen. De punten van aankomst en vertrek moeten duidelijk worden aangegeven; op deze punten moet basisinformatie over de luchthaven worden verstrekt in toegankelijke formaten.

EU/IL/Bijlage VI/nl 106

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
6, lid 1	E.4.6.1	De luchtvaartmaatschappijen, agenten van luchtvaartmaatschappijen en touroperators nemen alle maatregelen die nodig zijn om op alle verkooppunten op het grondgebied van de partijen waarop het Verdrag van toepassing is, met inbegrip van verkoop via telefoon en internet, kennisgevingen van behoefte aan bijstand van gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit te ontvangen.
6, leden 2 en 3	E.4.6.2	Als een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator een voorafgaande kennisgeving van behoefte aan bijstand ontvangt, geeft hij/zij de informatie vóór de gepubliceerde vertrektijd van de vlucht door: a) aan de beheersorganen van de luchthavens van vertrek, aankomst en transit; en b) aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, als de boeking niet bij die maatschappij heeft plaatsgevonden, tenzij de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet bekend is op het ogenblik van de kennisgeving; in dat geval wordt de informatie zo snel mogelijk doorgegeven. De exacte definities en specificaties van "voorafgaande kennisgeving" worden vastgesteld in de relevante regels en procedures van de partijen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 107

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
6, lid 4 + bijlage I		Zo spoedig mogelijk na het vertrek van de vlucht brengt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert het beheersorgaan van de luchthaven van bestemming, voor deze gelegen is op het grondgebied van een partij, op de hoogte van het aantal gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit op die vlucht die de in bijlage I bij Verordening nr. 1107/2006 vermelde bijstand nodig hebben, en van de aard van die bijstand.
7, lid 1	E.4.7.1	Wanneer een gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit op een luchthaven aankomt om vandaar per luchtvaartuig verder te reizen, is het beheersorgaan van de luchthaven verantwoordelijk voor het verstrekken van de in bijlage I bij Verordening nr. 1107/2006 vermelde bijstand op een zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen, op voorwaarde dat de persoon voorafgaandelijk aan de betrokken luchtvaartmaatschappij, agent van de luchtvaartmaatschappij of touroperator zijn specifieke behoeften aan bijstand heeft gemeld. Deze kennisgeving geldt ook voor de terugvlucht, als de heenvlucht en de terugvlucht bij dezelfde luchtvaartmaatschappij werden geboekt. De exacte definities en specificaties van "voorafgaande kennisgeving" worden vastgesteld in de relevante regels en procedures van de partijen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 108

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
7, lid 2	E.4.7.2	Wanneer gebruik moet worden gemaakt van een erkende geleidehond, wordt dit toegestaan, mits hiervan kennisgeving is gedaan aan de luchtvaartmaatschappij, de agent van de luchtvaartmaatschappij of de touroperator overeenkomstig de toepasselijke nationale regels inzake het vervoer van geleidehonden in luchtvaartuigen, voor deze bestaan.
7, lid 3	E.4.7.3	Zonder voorafgaande kennisgeving overeenkomstig de relevante nationale regels moet het beheersorgaan alle redelijke inspanningen leveren om de in bijlage I vermelde bijstand te verlenen op een zodanige wijze dat de persoon in kwestie in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen.
7, lid 4	E.4.7.4	De bepalingen van norm E.4.7.1 zijn van toepassing op voorwaarde dat: a) de persoon zich tijdig aanbiedt voor check-in, b) de persoon tijdig aankomt op een overeenkomstig norm E.4.5.1 aangeduid en punt binnen de grenzen van de luchthaven. De exacte definities en specificaties van "tijdig" worden vastgesteld in de relevante regels en procedures van de partijen.

EU/IL/Bijlage VI/nl 109

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
7, lid 5	E.4.7.5	Als een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit op doorreis is via een luchthaven van een partij, of door een luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht waarvoor hij een boeking heeft wordt omgeboekt naar een andere vlucht, is het beheersorgaan verantwoordelijk voor het verstrekken van de in bijlage I bij Verordening nr. 1107/2006 vermelde bijstand op een zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen.
7, leden 6 en 7	E.4.7.6	Bij aankomst per luchtvervoer van een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit op een luchthaven van een partij is het beheersorgaan van de luchthaven verantwoordelijk om de in bijlage I bij Verordening nr. 1107/2006 vermelde bijstand te verstrekken op een zodanige wijze dat de persoon in staat is zich te begeven naar het punt van waar hij de luchthaven zal verlaten, overeenkomstig norm E.4.5.1. De verleende bijstand is, voor mogelijk, toegesneden op de specifieke behoeften van de individuele passagier.

EU/IL/Bijlage VI/nl 110

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
8	E.4.8.1	Het beheersorgaan van de luchthaven is verantwoordelijk voor het verstrekken van de in bijlage I bij Verordening nr. 1107/2006 vermelde bijstand aan gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit, zonder extra kosten. Het beheersorgaan mag deze bijstand zelf verstrekken. Bij wijze van alternatief mag het beheersorgaan, met behoud van zijn verantwoordelijkheid, voor de verstrekking van de bijstand een overeenkomst sluiten met één of meer andere partijen, met inachtneming van de kwaliteitsnormen zoals vermeld in norm E.4.9.1. In samenwerking met de luchthavengebruikers, via het comité van luchthavengebruikers, voor dit bestaat, kan het beheersorgaan op eigen initiatief of op verzoek, ook van een luchtvaartmaatschappij, een dergelijke overeenkomst of dergelijke overeenkomsten sluiten, rekening houdend met de op de desbetreffende luchthaven aanwezige diensten. Wordt een dergelijk verzoek afgewezen, dan motiveert het beheersorgaan dit schriftelijk.

EU/II/Bijlage VI/nl 111

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
9	E.4.9.1	In samenwerking met de luchthavengebruikers, via het comité van luchthavengebruikers, voor dit bestaat, en met de organisaties die gehandicapte passagiers en passagiers met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, stelt het beheersorgaan kwaliteitsnormen voor de in bijlage I bij Verordening nr. 1107/2006 vermelde bijstand vast en bepaalt het welke middelen nodig zijn om deze normen na te leven, behalve voor luchthavens met een jaarlijks verkeer van minder dan 150 000 commerciële passagiersbewegingen. Bij het vaststellen van deze normen wordt ten volle rekening gehouden met internationaal erkende beleidslijnen en gedragscodes om het vervoer van gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken, met name de ECAC Code of Good Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility. Het beheersorgaan van een luchthaven moet zijn kwaliteitsnormen bekendmaken. Een luchtvervoerder mag met het beheersorgaan van een luchthaven overeenkomen dat het beheersorgaan aan de passagiers die door de luchtvervoerder van en naar de luchthaven worden vervoerd, bijstand verleent waarvan de kwaliteit die van de bovenvermelde normen overschrijdt, of naast de in bijlage I bij Verordening nr. 1107/2006 vermelde bijstand nog aanvullende diensten verleent.

EU/II/Bijlage VI/nl 112

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
10 + bijlage II	E.4.10.1	Een luchtvervoerder moet de in bijlage II bij Verordening nr. 1107/2006 vermelde bijstand zonder extra kosten verlenen aan gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit die vertrekken van, aankomen op of op doorreis zijn via een luchthaven waarop Verordening nr. 1107/2006 van toepassing is, voor de betrokken personen aan de voorwaarden van normen E.4.7.1, E.4.7.2 en E.4.7.4 voldoen.
11	E.4.11.1	Luchtvervoerders en beheersorganen van luchthavens dragen er zorg voor dat: a) al hun personeelsleden en die van hun onderaannemers die rechtstreekse bijstand verlenen aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, weten hoe zij aan de behoeften van mensen met uiteenlopende handicaps of mobiliteitsproblemen kunnen voldoen; b) al hun personeelsleden die op de luchthaven werken en rechtstreeks te maken hebben met de reizigers, een opleiding krijgen over gelijkheid van gehandicapten en over bewustzijn van gehandicapten; c) alle nieuwe personeelsleden bij hun indiensttreding een cursus over de gehandicaptenproblematiek volgen en dat personeelsleden, waar nodig, bijscholing ontvangen.
12	E.4.12.1	Wanneer rolstoelen of andere mobiliteits- en hulpmiddelen verloren gaan of worden beschadigd tijdens de afhandeling in de luchthaven of tijdens het vervoer aan boord van het luchtvaartuig, ontvangt de passagier aan wie deze middelen toebehoren, een compensatie die in overeenstemming is met de internationale en nationale wetgeving.

EU/II/Bijlage VI/nl 113

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
13	E.4.13.1	Verplichtingen ten aanzien van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit uit hoofde van Verordening nr. 1107/2006 mogen niet worden beperkt of er mag geen afstand van worden gedaan.
14	E.4.14.1	Elke partij wijst een orgaan of organen aan dat of die verantwoordelijk is of zijn voor de handhaving van Verordening nr. 1107/2006 met betrekking tot vluchten die vertrekken van of aankomen op luchthavens die op het grondgebied van die partij zijn gevestigd. Dit orgaan neemt alle maatregelen die nodig zijn om te garanderen dat de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit in acht worden genomen en dat de in norm E.4.9.1 vermelde kwaliteitsnormen worden nageleefd. De partijen stellen elkaar in kennis van het aangewezen orgaan of de aangewezen organen.

EU/II/Bijlage VI/nl 114

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
15	E.4.15.1	Gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit die van oordeel zijn dat Verordening nr. 1107/2006 is geschonden, kunnen deze kwestie aan het beheersorgaan van de luchthaven dan wel aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij voorleggen. Als de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit op deze manier geen genoegdoening kan krijgen, kan bij elke overeenkomstig norm E.4.14.1 aangewezen instantie een klacht worden ingediend over een vermeende inbreuk op deze verordening. De partijen nemen maatregelen om gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit te informeren over hun rechten uit hoofde van Verordening nr. 1107/2006 en over de mogelijkheid om een klacht in te dienen bij dit (deze) aangewezen orgaan (organen).
16	E.4.16.1	De partijen stellen regels vast met betrekking tot de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de bepalingen van Verordening nr. 1107/2006 en nemen alle nodige maatregelen om te verzekeren dat deze regels worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Een partij zal, op verzoek van de andere partij, de bepalingen inzake sancties aan die andere partij meedelen.

EU/II/Bijlage VI/nl 115

DEEL F:

F.1: Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart, gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (AICA)

Clausule nr. (van de bijlage)	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1	F.1.1.1	De in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen zijn van toepassing op de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart.
2	F.1.2.1	De definities van clausule 2 van Richtlijn 2000/79/EG zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart, voor zover van toepassing en passend.

EU/II/Bijlage VI/nl 116

Clausule nr. (van de bijlage)	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
3, punt 1	F.1.3.1	Cockpitbemanningsleden in de burgerluchtvaart hebben recht op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon van ten minste vier weken, overeenkomstig de in de nationale wetten en/of gebruiken geldende voorwaarden voor het recht op en de toekenning van een dergelijke vakantie. Cabinebemanningsleden in de burgerluchtvaart hebben recht op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de partij.
4, punt 1.a)	F.1.4.1	Mobiel personeel in de burgerluchtvaart heeft recht op een gratis medische keuring alvorens het voor de arbeid wordt ingezet en daarna op gezette tijden.
4, punt 1.b)	F.1.4.2	Mobiel personeel in de burgerluchtvaart met gezondheidsproblemen waarvan vaststaat dat deze verband houden met het feit dat zij ook 's nachts werken, krijgen indien mogelijk mobiel of niet-mobiel passend dagwerk.
4, punt 2	F.1.4.3	Bij de gratis medische keuring moet het medisch geheim worden gerespecteerd.
4, punt 3	F.1.4.4	De gratis medische keuring kan deel uitmaken van de nationale gezondheidszorg.
5, punt 1	F.1.5.1	Mobiel personeel in de burgerluchtvaart geniet ten aanzien van veiligheid en gezondheid een mate van bescherming die op de aard van hun werk is afgestemd.

EU/II/Bijlage VI/nl 117

Clausule nr. (van de bijlage)	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
5, punt 2	F.1.5.2	De passende beschermings- en preventiediensten of -voorzieningen voor de veiligheid en de gezondheid van mobiel personeel in de burgerluchtvaart staan steeds ter beschikking.
6	F.1.6.1	De nodige maatregelen worden genomen opdat een werkgever die voornemens is de werkzaamheden volgens een bepaald rooster in te delen, rekening houdt met het algemene beginsel van de aanpassing van de arbeid aan de mens.
7	F.1.7.1	Informatie betreffende specifieke roosters van mobiel personeel in de burgerluchtvaart dient aan de bevoegde autoriteiten ter beschikking te worden gesteld wanneer deze daarom vragen.
8, punt 1	F.1.8.1	De arbeidstijd moet worden vastgesteld onverminderd enige toekomstige wetgeving van de partijen inzake beperkingen van de vlieg- en de diensttijden en vereisten inzake de rusttijden, en in combinatie met de nationale wetgeving over dit onderwerp, die bij alle hiermee verband houdende aangelegenheden in aanmerking moet worden genomen.

EU/II/Bijlage VI/nl 118

Clausule nr. (van de bijlage)	Norm nr. (Deel/Wetg#/ Art#/Norm#)	Norm
8, punt 2	F.1.8.2	De maximale bloktijd is beperkt tot 900 uur. Onder "bloktijd" wordt verstaan: de tijd dat een mobiel personeelslid zich in de cockpit (voor cockpitbemanningsleden) of de cabine (voor cabinebemanningsleden) bevindt, vanaf het ogenblik van vertrek van een luchtvaartuig met het doel om op te stijgen totdat het tot stilstand komt op de aangewezen parkeerplaats en alle motoren of zijn gestopt. Een afwijking van de in deze norm vastgestelde cijfers met 15% voor cockpitbemanningsleden en 20% voor cabinebemanningsleden wordt als een gelijkwaardige norm beschouwd.
8, punt 3	F.1.8.3	De maximale werktijd per jaar moet zo gelijk mogelijk over het jaar worden gespreid.
9	F.1.9.1	Het mobiel personeel in de burgerluchtvaart krijgt dagen vrij van dienst en stand-by, die vooraf worden gemeld, en wel als volgt: a) minstens 7 dagen in elke kalendermaand, met inbegrip van eventuele wettelijke rustperiodes; en b) minstens 96 dagen in elk kalenderjaar, met inbegrip van eventuele wettelijke rustperiodes. Een afwijking van de in deze norm vermelde cijfers met 20% wordt als een gelijkwaardige norm beschouwd.

 EU/IL/Bijlage VI/nl 119

ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE
ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,
ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL, D'AUTRE PART

EU/IL/fr 1

EU/IL/fr 2

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

EU/IL/fr 3

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

EU/IL/fr 4

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
ci-après dénommés les "États membres", et

L'UNION EUROPÉENNE,

d'une part, et

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL, ci-après dénommé "Israël",

d'autre part,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret;

RECONNAISSANT l'importance des transports aériens pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

EU/IL/fr 5

RECONNAISSANT les avantages potentiels de la convergence réglementaire et, dans la mesure du possible, de l'harmonisation des réglementations;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur du transport aérien, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un environnement libéralisé;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

RECONNAISSANT les besoins en matière de sûreté qu'impliquent les relations aériennes entre l'Union européenne et Israël dans la situation géopolitique actuelle;

PRENANT ACTE de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

RECONNAISSANT que le présent accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen envisagé dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995;

PRENANT ACTE de leur volonté commune de promouvoir un espace aérien euro-méditerranéen fondé sur les principes de la convergence et de la coopération réglementaires, ainsi que de la libéralisation de l'accès au marché;

EU/IL/fr 6

DÉSIREUX d'assurer aux transporteurs aériens des conditions de concurrence équitables, offrant des possibilités équitables et égales de fournir des services de transport aérien;

RECONNAISSANT que les subventions peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des États souverains de prendre des mesures à cet égard;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, pour autant que les parties contractantes soient parties à ladite convention;

EU/IL/fr 7

CONSIDÉRANT que le présent accord implique l'échange de données à caractère personnel dans le respect de la législation des parties contractantes en matière de protection des données et de la décision de la Commission du 31 janvier 2011 constatant, conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le niveau de protection adéquat des données à caractère personnel assuré par l'État d'Israël concernant le traitement automatisé des données à caractère personnel (2011/61/UE);

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords dans le domaine du transport aérien existants pour ouvrir l'accès aux marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des parties contractantes;

CONSIDÉRANT que le présent accord doit être appliqué progressivement mais intégralement, et qu'un mécanisme approprié peut assurer l'établissement d'exigences réglementaires et de normes équivalentes pour l'aviation civile en se fondant sur les normes les plus élevées appliquées par les parties contractantes;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

EU/IL/fr 8

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf disposition contraire, on entend par:

- 1) "services agréés" et "routes spécifiées", les services aériens internationaux exploités en vertu de l'article 2 et de l'annexe I du présent accord;
- 2) l'"accord", le présent accord et ses annexes, y compris leurs modifications éventuelles;
- 3) "transporteur aérien", une entreprise possédant une licence d'exploitation en cours de validité;
- 4) "service aérien", le transport par aéronefs civils de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret;
- 5) "accord d'association", l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et l'État d'Israël, d'autre part, signé à Bruxelles le 20 novembre 1995;

EU/IL/fr 9

- 6) "autorités compétentes", les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes de l'accord;
- 7) "parties contractantes", d'une part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives, et d'autre part, Israël;
- 8) "convention", la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
 - a) toute modification entrée en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifiée par Israël, d'une part, et par l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, d'autre part; et
 - b) toute annexe, ou toute modification d'une annexe applicable en l'espèce, adoptée en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ladite modification s'applique à tout moment à la fois à Israël et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne;
- 9) "traités UE", le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

- 10) "droit de cinquième liberté", le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (l'État bénéficiaire) de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;
- 11) "aptitude", le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, du fait qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- 12) "coût de revient complet", les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux et, le cas échéant, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- 13) "service aérien international", un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'au moins deux États;
- 14) "IATA", l'Association internationale du transport aérien;
- 15) "OACI", l'Organisation de l'aviation civile internationale;

- 16) "ressortissant":
- a) toute personne ayant la nationalité israélienne dans le cas d'Israël ou la nationalité d'un État membre dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres; ou
 - b) toute personne morale i) qui est détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, et à tout moment effectivement contrôlée par des personnes physiques ou morales ayant la nationalité israélienne dans le cas d'Israël ou par des personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers énumérés à l'annexe III dans le cas de l'Union européenne et ses États membres et ii) dont le principal établissement se trouve en Israël dans le cas d'Israël ou dans un État membre dans le cas de l'Union européenne et ses États membres;
- 17) "nationalité", en rapport avec un transporteur aérien, le fait que celui-ci satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;
- 18) "service aérien non régulier", tout service aérien commercial autre qu'un service aérien régulier;

- 19) "licence d'exploitation", i) dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, la licence d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 et de tout acte qui lui succède; et ii) dans le cas d'Israël, la licence d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu de l'article 18 de la loi israélienne de 2011 sur la navigation aérienne et de tout acte qui lui succède;
- 20) "prix":
- a) les "tarifs des passagers" à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de titres de transport pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces tarifs, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires; et
 - b) les "tarifs de fret" à payer pour le transport de marchandises, ainsi que les conditions d'application de ces tarifs, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux opérations de transport aérien internationales et les conditions qui s'y appliquent;

- 21) "principal établissement", l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie contractante où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité, conformément à la liste figurant dans sa licence d'exploitation;
- 22) "obligation de service public", toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, une prestation de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie contractante concernée pour remplir des obligations de service public;
- 23) "service aérien régulier", une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
- a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier peuvent être achetés individuellement par le public (soit directement auprès du transporteur aérien, soit auprès de ses agents agréés);
 - b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes aéroports, qu'ils soient deux ou plus:
 - soit selon un horaire publié,
 - soit par des vols présentant une régularité ou une fréquence telles qu'ils constituent une série systématique évidente;

- 24) "SESAR" (Single European Sky ATM Research), le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien;
- 25) "subvention", toute contribution financière accordée par les autorités compétentes, un gouvernement, un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque:
- a) une pratique des autorités compétentes, d'un gouvernement, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
 - b) des recettes des autorités compétentes, d'un gouvernement, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;
 - c) les autorités compétentes, un gouvernement, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou

- d) les autorités compétentes, un gouvernement, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

- 26) "territoire", dans le cas d'Israël, le territoire de l'État d'Israël et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales auxquelles s'appliquent les traités UE, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout acte qui leur succédera. L'application de l'accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément aux termes de la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006. L'application de l'accord s'entend sans préjudice du statut des territoires passés sous administration israélienne après juin 1967;
- 27) "redevance d'usage", une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

EU/IL/fr 16

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Droits de trafic

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante, conformément aux annexes I et II, les droits énumérés ci-après pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie :
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne;
 - c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, séparément ou combinés; et
 - d) les autres droits spécifiés dans l'accord.

EU/IL/fr 17

2. Aucune des dispositions de l'accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:
- a) d'Israël d'embarquer sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;
 - b) de l'Union européenne d'embarquer sur le territoire israélien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire israélien.

ARTICLE 3

Autorisation

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Israël:
 - le transporteur aérien ait son principal établissement en Israël et soit titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation applicable d'Israël; et

EU/IL/fr 18

- Israël exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et
 - le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par Israël et/ou des ressortissants d'Israël;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne au sens des traités UE et soit titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation de l'Union européenne; et
 - l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée; et
 - le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et effectivement contrôlé par des États membres de l'Union européenne et/ou des ressortissants des États membres de l'Union européenne, ou par d'autres États énumérés à l'annexe III et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière d'exploitation de services aériens internationaux; et
- d) les dispositions des articles 13 et 14 soient maintenues en vigueur et appliquées.

EU/IL/fr 19

ARTICLE 3 *bis*Reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires
relatives à l'aptitude et à la nationalité des transporteurs aériens

Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre partie contractante reconnaissent toute déclaration d'aptitude et/ou de nationalité faite par les autorités compétentes de la première partie contractante concernant ledit transporteur aérien comme si cette déclaration avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions du point a) ci-dessous.

- a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie contractante qui reçoit la demande ont une raison spécifique, fondée sur un doute raisonnable, d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, les conditions prévues à l'article 3 du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties contractantes peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes des parties contractantes, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties contractantes peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 du présent accord et peut, conformément aux paragraphes 7 et 9 de l'article 22, prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24.

EU/IL/fr 20

b) Ces procédures ne couvrent pas la reconnaissance de déclarations concernant:

- i) les certificats ou licences afférents à la sécurité;
- ii) les dispositions en matière de sûreté; ou
- iii) la couverture d'assurance.

ARTICLE 4

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie contractante peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie contractante, lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Israël:
 - le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Israël ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation en vigueur d'Israël; ou
 - Israël n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; ou

EU/IL/fr 21

- le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou effectivement contrôlé par Israël et/ou des ressortissants d'Israël;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne au sens des traités UE ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation de l'Union européenne; ou
 - l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou
 - le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou effectivement contrôlé par des États membres de l'Union européenne et/ou des ressortissants des États membres de l'Union européenne, ou par d'autres États énumérés à l'annexe III et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 du présent accord;
- d) les dispositions des articles 13 et 14 ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou

EU/IL/fr 22

- e) une partie contractante a déclaré, conformément à l'article 7, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.
2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie contractante.

ARTICLE 5

Investissement

1. Nonobstant les articles 3 et 4 du présent accord, et après que le comité mixte a vérifié qu'il existe des dispositions réciproques, conformément à l'article 22, paragraphe 10, les parties contractantes peuvent permettre qu'un transporteur aérien d'Israël soit détenu grâce à une participation majoritaire et/ou soit effectivement contrôlé par des États membres de l'Union européenne ou leurs ressortissants ou qu'un transporteur aérien de l'Union européenne soit détenu grâce à une participation majoritaire et/ou soit effectivement contrôlé par Israël ou ses ressortissants, conformément aux conditions du paragraphe 2 du présent article.

EU/IL/fr 23

2. En ce qui concerne le paragraphe 1 du présent article, les investissements spécifiques des parties contractantes sont autorisés au cas par cas par décision préalable du comité mixte, conformément à l'article 22, paragraphe 2, du présent accord.

Ladite décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés figurant à l'accord et des services entre des pays tiers et les parties contractantes. Les dispositions de l'article 22, paragraphe 9, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

ARTICLE 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur le territoire de l'une des parties contractantes, l'entrée et la sortie des aéronefs employés aux services aériens internationaux ou relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs employés aux services aériens internationaux doivent être observées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'arrivée, au départ et durant le séjour sur ledit territoire.

EU/IL/fr 24

2. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties contractantes, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être observées par ces passagers et ces membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom et, en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie contractante.

ARTICLE 7

Environnement concurrentiel

1. Les parties contractantes réaffirment l'application à l'accord des dispositions du chapitre 3 "Concurrence" du titre IV de l'accord d'association.
2. Les parties contractantes reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions, et si un accès neutre et non discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux services et à l'attribution des créneaux horaires est assuré.

EU/IL/fr 25

3. Si une des parties contractantes constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie contractante, des conditions, dues notamment à l'octroi de subventions, qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie contractante. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte comme le prévoit l'article 22 du présent accord. Les consultations débutent dans les trente (30) jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie contractante qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 4.

4. Les mesures visées au paragraphe 3 sont appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens bénéficiant des conditions visées au paragraphe 3 et sont sans préjudice du droit de chaque partie contractante de prendre des mesures en vertu de l'article 23.

5. Les parties contractantes conviennent que la participation du gouvernement israélien aux dépenses de sûreté supplémentaires que doivent supporter les transporteurs aériens israéliens en raison d'instructions émanant dudit gouvernement ne constitue pas une pratique de concurrence déloyale et n'est pas considérée comme une subvention aux fins du présent article à condition:

- a) que cette aide couvre exclusivement des frais que les transporteurs aériens d'Israël doivent nécessairement supporter lorsqu'ils mettent en œuvre les mesures de sûreté supplémentaires requises par les autorités israéliennes et qui ne sont pas imposées aux transporteurs aériens de l'Union européenne ou que ceux-ci n'ont pas à supporter; et
- b) que ces frais de sûreté soient clairement identifiés et quantifiés par Israël; et
- c) que le comité mixte reçoive une fois par an un rapport présentant la somme totale des dépenses de sûreté et la part prise en charge par le gouvernement israélien pour l'année écoulée.

6. Chaque partie contractante peut, après en avoir averti l'autre partie contractante, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie contractante, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.

7. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties contractante.

EU/IL/fr 27

ARTICLE 8

Activités commerciales

Représentants des transporteurs aériens

1. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie contractante les bureaux et les infrastructures nécessaires à l'exploitation, à la promotion et à la vente de services aériens, y compris les prestations accessoires ou les services complémentaires.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire aux opérations de transport aérien.

Assistance en escale

3. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante:

i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance,

EU/IL/fr 28

- ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie contractante garantissent l'accès au marché à ces prestataires, et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.
- b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance "bagages", l'assistance "opérations en piste", l'assistance "carburant et huile", l'assistance "fret et poste" en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a), alinéas i) et ii) sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie contractante. Lorsque de telles contraintes entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires; le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût total compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

4. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante a le droit de se livrer à la vente de service aérien sur le territoire de l'autre partie contractante, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, d'autres intermédiaires de son choix ou via l'internet ou par tout autre moyen disponible. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles.

5. Tout transporteur aérien a le droit, sur demande, de convertir et de transférer, à tout moment, de la manière de son choix, librement et sans restrictions ni taxes, dans une monnaie librement convertible et au taux de change officiel applicable, les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie contractante et à destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie contractante (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

Accords de coopération

7. Tout transporteur aérien d'une partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu de l'accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, avec:

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des parties contractantes; et
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers; et

c) un ou plusieurs transporteurs de surface, terrestre ou maritime,

pour autant que: i) le transporteur exploitant le service soit titulaire des droits de trafic appropriés; ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits de route appropriés dans le cadre des dispositions bilatérales pertinentes; et iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout cas, au moment de l'enregistrement ou de l'embarquement lorsque la correspondance s'effectue sans enregistrement.

Transports de surface

8. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération; le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition de l'accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser en liaison avec des services aériens internationaux tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point d'Israël et de l'Union européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. De tels services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Location

9. a) Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs loués avec ou sans équipage à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties contractantes à de tels accords.
- b) Aucune des parties contractantes n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu de l'accord.

- c) La location avec équipage de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, autre que ceux mentionnés à l'annexe III, par un transporteur aérien israélien ou par un transporteur aérien de l'Union européenne, pour exploiter les droits prévus à l'accord, doit rester exceptionnelle ou répondre à des besoins temporaires. Elle est soumise i) pour approbation préalable à l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui prend l'aéronef en location; et ii) pour information à l'autorité compétente de l'autre partie contractante à destination de laquelle est prévue l'exploitation de l'aéronef loué avec équipage.

Aux fins du présent point, on entend par "aéronef" l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers qui n'est pas interdit d'exploitation dans l'Union européenne et/ou en Israël.

Franchisage et marques

10. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie contractante ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties contractantes à de tels accords, notamment celles exigeant la communication de l'identité des transporteurs aériens qui assurent le service.

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports

11. Chaque partie contractante veille à ce que ses procédures, lignes directrices et règles pour la gestion des créneaux horaires applicables aux aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière transparente, effective et non discriminatoire.

Consultations du comité mixte

12. Si l'une des parties contractantes considère que l'autre partie contrevient au présent article, elle peut en informer celle-ci et introduire une demande de consultations conformément à l'article 22, paragraphe 4.

ARTICLE 9

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie contractante, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante, sur une base de réciprocité, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui sont a) imposés par les autorités nationales ou locales, ou par l'Union européenne, et b) ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
- a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie contractante et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante employés en service aérien international;
 - c) le carburant, les huiles lubrifiantes et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie contractante pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie contractante, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie contractante et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et

e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Aucune des dispositions de l'accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour des aéronefs des transporteurs aériens d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante, les dispositions législatives et réglementaires de cette dernière en matière de vente, fourniture et utilisation de carburant d'aviation doivent être observées par lesdits transporteurs.

4. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces de rechange visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de celle-ci et il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie contractante, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des éléments visés aux paragraphes 1 et 2.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

7. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la TVA à l'importation. L'accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre de l'Union européenne et Israël pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 10

Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie contractante veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient calculées en fonction des coûts et non discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien.

EU/IL/fr 37

2. Chaque partie contractante veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante pour l'utilisation d'infrastructures et services aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes ne soient pas injustement discriminatoires et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents en la matière pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

3. Chaque partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations ou leurs organismes représentatifs, et invite les autorités ou organismes compétents à fournir à chaque usager d'aéroport, ou aux représentants ou associations des usagers d'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances perçues par les entités gestionnaires d'aéroport dans chaque aéroport, ces informations pouvant être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2. Chaque partie contractante encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 23, aucune partie contractante n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas dans un délai raisonnable une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie contractante; ou b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 11

Tarifs

1. Les parties contractantes autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.
2. Les parties contractantes n'imposent pas le dépôt des tarifs.
3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire des tarifs.

ARTICLE 12

Statistiques

1. Chaque partie contractante fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens dans le cadre de l'accord.
2. Les parties contractantes coopèrent dans le cadre du comité mixte institué en vertu de l'article 22 pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

EU/IL/fr 40

TITRE II

COOPERATION REGLEMENTAIRE

ARTICLE 13

Sécurité aérienne

1. Sans préjudice du pouvoir discrétionnaire des législateurs des parties contractantes, celles-ci coopèrent étroitement dans le domaine de la sécurité aérienne dans le but d'instaurer, dans la mesure du possible, des règles harmonisées ou la reconnaissance mutuelle des normes de sécurité des deux parties contractantes. Le comité mixte, assisté de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, supervise ce processus de coopération.
2. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie A, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

EU/IL/fr 41

3. Les autorités compétentes des parties contractantes reconnaissent, aux fins de l'exploitation des services aériens couverts par l'accord, la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre partie contractante et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la convention. Toutefois, les autorités compétentes peuvent refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de leur propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés à leurs propres ressortissants par les autorités de l'autre partie.

4. Chaque partie contractante peut introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

5. Si, à la suite de ces consultations, l'une des parties contractantes constate que l'autre partie contractante n'assure pas de manière effective, en ce qui concerne les aspects visés au paragraphe 4, le maintien en vigueur et la gestion de normes de sécurité correspondant aux normes applicables à ce moment conformément à la convention, l'autre partie contractante est informée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes de l'OACI. L'autre partie contractante prend alors les mesures correctives qui s'imposent dans un délai établi d'un commun accord.

6. Les parties contractantes veillent à ce qu'un aéronef d'une partie contractante soupçonné de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie contractante soit soumis à une inspection au sol par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de s'assurer de la validité des documents de l'aéronef et de son équipage, ainsi que de l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements.

7. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre des parties contractantes peuvent prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser:

- a) qu'un aéronef, un composant ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention; ou
- b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 6, conformément à l'article 16 de la convention, qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention; ou
- c) que les normes minimales établies en vertu de la convention applicables aux aéronefs, aux composants et à l'exploitation des aéronefs pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

8. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 7, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie contractante, en justifiant leur décision.

9. Si des mesures urgentes s'imposent pour assurer la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien, chaque partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier sans délai l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie contractante.
10. Si des mesures prises en application des paragraphes 7 ou 9 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties contractantes ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 14

Sûreté aérienne

1. Chaque partie contractante réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie contractante d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988, pour autant que les parties contractantes soient parties à ces conventions, ainsi que de tous les autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les parties contractantes adhèrent.

EU/IL/fr 44

2. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports mutuels, les parties contractantes se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'OACI et qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties contractantes. Les parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment au moins à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 et que l'autre partie contractante impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante. Lorsqu'une partie contractante est informée d'une menace précise pour un vol donné ou une série de vols donnée à destination ou en provenance du territoire de l'autre partie contractante, elle en informe l'autre partie contractante et peut arrêter des mesures de sûreté spéciales en fonction de cette menace précise, conformément au paragraphe 6.

5. Les parties contractantes conviennent de collaborer pour parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes en matière de sûreté. À cette fin, elles mettent en place des arrangements administratifs permettant des consultations sur les mesures existantes ou prévues en matière de sûreté aérienne et une coopération et un partage d'informations sur les mesures de contrôle de qualité mises en œuvre par les parties contractantes. Une partie contractante peut également demander la coopération de l'autre partie contractante afin de vérifier si des mesures spécifiques prises par cette dernière en matière de sûreté répondent aux exigences de la partie contractante requérante. Sur la base des résultats des vérifications effectuées, la partie contractante requérante peut décider que les mesures de sûreté appliquées sur le territoire de l'autre partie contractante sont conformes à une norme équivalente à celle qu'elle applique elle-même, afin que les passagers, bagages et/ou marchandises en transit puissent être exemptés d'une nouvelle inspection sur le territoire de la partie contractante requérante. Cette décision est communiquée à l'autre partie contractante.

6. Chaque partie contractante examine d'un œil favorable toute demande que lui adressera l'autre partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf en cas d'urgence, chaque partie contractante informe à l'avance l'autre partie contractante de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans l'accord. Chaque partie contractante peut solliciter une réunion du comité mixte comme le prévoit l'article 22 du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.

7. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.
8. Chaque partie contractante prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.
9. Lorsqu'une partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle peut demander des consultations immédiates avec l'autre partie contractante.
10. Sans préjudice des dispositions de l'article 4, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie contractante.
11. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie contractante peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze (15) jours.

12. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties contractantes affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque partie contractante doit en évaluer les effets négatifs possibles, sur les plans économique et opérationnel, sur l'exploitation de services aériens en vertu de l'accord et, à moins d'y être obligée par la loi, doit prendre en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées pour répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

13. Toute action prise en vertu des paragraphes 10 ou 11 est abandonnée dès que la mise en conformité de la partie contractante en défaut avec les dispositions du présent article a été effectuée.

14. Nonobstant le présent article, les parties contractantes conviennent qu'elles ne seront ni l'une ni l'autre tenues de divulguer des informations pouvant porter atteinte à la sûreté nationale de chacune des parties.

ARTICLE 15

Gestion du trafic aérien

1. Les parties contractantes conviennent de coopérer étroitement dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à Israël, et de renforcer ainsi la sécurité et l'efficacité globale du trafic aérien général, d'optimiser les capacités et de réduire au maximum les retards. À cette fin, Israël participe au comité du ciel unique européen en qualité d'observateur. Le comité mixte supervise ce processus de coopération.

EU/IL/fr 48

2. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
 - a) Israël prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment par la création d'un organisme de contrôle national indépendant, au moins sur le plan fonctionnel, du ou des prestataires de services de navigation aérienne; et
 - b) l'Union européenne associe Israël aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment par une coopération appropriée sur le programme SESAR.
3.
 - a) Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie B, section A, selon les modalités prévues à l'annexe VI.
 - b) Les parties contractantes s'efforcent d'agir conformément aux exigences réglementaires et aux normes de l'Union européenne en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie B, section B, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

EU/IL/fr 49

ARTICLE 16

Environnement

1. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.
2. Les parties contractantes reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces aux échelons mondial, régional, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.
3. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier et de réduire le plus possible les effets de l'aviation sur l'environnement et l'économie et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs de l'accord.
4. Rien dans l'accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties contractantes d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.
5. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie C, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

EU/IL/fr 50

ARTICLE 17

Responsabilité des transporteurs aériens

1. les parties contractantes réaffirment leurs obligations au titre de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 (convention de Montréal).
2. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie D, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

ARTICLE 18

Droits des consommateurs et protection des données à caractère personnel

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie E, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

EU/IL/fr 51

ARTICLE 19

Systèmes informatisés de réservation

Les parties contractantes appliquent leurs dispositions législatives et réglementaires, y compris leurs règles en matière de concurrence, à l'exploitation des systèmes informatisés de réservation sur leur territoire, sur une base équitable et non discriminatoire. Les systèmes informatisés de réservation, les transporteurs aériens et les agences de voyage de chaque partie contractante bénéficient d'un traitement équivalent à celui accordé aux systèmes informatisés de réservation, aux transporteurs aériens et aux agences de voyage exerçant leurs activités sur le territoire de l'autre partie contractante.

ARTICLE 20

Aspects sociaux

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie F, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

EU/IL/fr 52

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 21

Interprétation et mise en œuvre

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant de l'accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.
2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte de l'accord et, en particulier, des exigences réglementaires et des normes relatives au transport aérien énoncées à l'annexe IV, selon les modalités prévues à l'annexe VI.
3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires, dans le respect du droit applicable de la partie contractante concernée, pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie contractante mène dans le cadre des compétences prévues par l'accord.

EU/IL/fr 53

4. Lorsque les parties contractantes agissent en vertu des pouvoirs que leur confère l'accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie contractante et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie contractante, les autorités compétentes de cette autre partie contractante sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes (ci-après dénommé le "comité mixte"), responsable de l'administration de l'accord et de son application correcte. À cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par l'accord.
2. Les décisions du comité mixte sont adoptées par consensus et sont contraignantes pour les parties contractantes. Elles sont appliquées par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte adopte son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.

EU/IL/fr 54

5. Chaque partie contractante peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application de l'accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties contractantes.
6. Aux fins de la bonne exécution de l'accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
7. Si l'une des parties contractantes considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie contractante, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie contractante requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24.
8. Les décisions prises par le comité mixte mentionnent la date de leur mise en œuvre par les parties contractantes, ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.
9. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24.

10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.

11. Le comité mixte développe également la coopération:

- a) en exécutant les tâches qui lui sont spécifiquement dévolues relativement au processus de coopération réglementaire, telles qu'elles sont énoncées au titre II de l'accord;
- b) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéronautiques (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs;
- c) en examinant régulièrement les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
- d) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement de l'accord;
- e) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans une évolution ultérieure de l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications à ce dernier; et
- f) en gérant l'application de l'annexe IV, section A.1 (liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation).

12. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations de part et d'autre en étendant l'accord aux pays tiers. À cette fin, le comité mixte s'emploie à élaborer une proposition concernant les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire de l'accord, pour l'adhésion de pays tiers à l'accord.

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Chaque partie contractante peut demander par la voie diplomatique au conseil d'association institué au titre de l'accord d'association d'examiner tout différend portant sur l'application ou l'interprétation de l'accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 22. Aux fins du présent article, le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association agit en tant que comité mixte.
2. Le conseil d'association peut régler le différend par voie de décision.
3. Les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires à la mise en œuvre des décisions visées au paragraphe 2.

EU/IL/fr 57

4. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend conformément aux dispositions du paragraphe 2, le différend est soumis, sur demande de l'une des parties contractantes, à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après:

- a) chacune des parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis de demande d'arbitrage par le tribunal d'arbitrage adressé par l'autre partie contractante par la voie diplomatique; le tiers arbitre doit être désigné par les parties contractantes dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties contractantes n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie contractante peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;
- b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers ayant des relations diplomatiques avec chacune des parties contractantes au moment de la désignation et agit en tant que président du tribunal d'arbitrage;
- c) le tribunal d'arbitrage fixe son règlement intérieur; et
- d) sous réserve de la décision définitive du tribunal d'arbitrage, les parties contractantes supportent à parts égales les frais de l'arbitrage.

5. À la demande d'une partie contractante, le tribunal d'arbitrage peut demander à l'autre partie contractante d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.
6. Le tribunal d'arbitrage s'efforce d'adopter toute décision provisoire ou définitive par consensus. Si le consensus n'est pas possible, le tribunal d'arbitrage statue à la majorité.
7. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal d'arbitrage prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu de l'accord à la partie contractante en défaut.

ARTICLE 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties contractantes prennent toute mesure générale ou particulière nécessaire à l'accomplissement de leurs obligations en vertu de l'accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par l'accord soient atteints.

2. Si une partie contractante considère que l'autre partie contractante n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose l'accord, elle peut prendre des mesures appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre de l'accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement de l'accord.
3. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie contractante par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
5. Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1, point d), de l'article 4, paragraphe 1, point d) et des articles 13) et 14, la partie contractante concernée ne peut prendre aucune mesure de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

EU/IL/fr 60

6. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie contractante en défaut avec les dispositions du présent accord.

ARTICLE 25

Couverture géographique de l'accord

Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence de l'accord avec le processus de Barcelone et ont pour objectif ultime un espace aérien euro-méditerranéen commun. C'est pourquoi, la possibilité d'agréer mutuellement des modifications pour tenir compte d'autres accords euro-méditerranéens relatifs aux services aériens est étudiée au sein du comité mixte conformément à l'article 22, paragraphe 11.

EU/IL/fr 61

ARTICLE 26

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions de l'accord prévalent sur les dispositions des arrangements et accords bilatéraux existants entre Israël et les États membres. Toutefois, nonobstant toute disposition de l'accord, les droits de trafic existants, les arrangements en matière de sûreté qui découlent de ces accords bilatéraux ou autres arrangements et qui n'entrent pas dans le champ de l'accord ou qui sont plus favorables peuvent continuer à être exercés. Pour ce qui concerne les transporteurs aériens, de tels droits et arrangements peuvent continuer à être exercés par:
 - a) des transporteurs aériens de l'Union européenne, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité du fait de l'exercice de ces droits ou arrangements ;
 - b) des transporteurs aériens de l'État d'Israël.
2. Si les parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par l'accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

EU/IL/fr 62

3. L'accord ne porte pas atteinte aux décisions prises par les deux parties contractantes d'appliquer les éventuelles recommandations futures de l'OACI. Les parties contractantes ne peuvent opposer le présent accord, ni une partie de celui-ci, à l'examen au sein de l'OACI de nouvelles politiques ayant trait à des aspects couverts par l'accord.

4. Les parties contractantes conviennent qu'aucune restriction ni interdiction n'empêchera la conclusion de futurs arrangements en matière de sûreté entre le gouvernement de l'État d'Israël et chacun des gouvernements des États membres de l'Union européenne sur des points de sûreté qui ne relèvent pas de la compétence exclusive de l'UE. Les parties conviennent contractantes toutefois i) de privilégier, dans la mesure du possible et conformément à l'article 14, paragraphe 5, la conclusion d'arrangements en matière de sûreté à l'échelon de l'UE; et ii) de communiquer au comité mixte les informations utiles concernant ces arrangements bilatéraux en matière de sûreté, sous réserve de l'article 14, paragraphe 14.

ARTICLE 27

Modifications

1. Si une partie contractante désire une révision des dispositions de l'accord, elle en informe le comité mixte. Les modifications apportées à l'accord entrent en vigueur conformément à l'article 30.

EU/IL/fr 63

2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes de l'accord.
3. L'accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante d'adopter unilatéralement de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien figurant à l'annexe IV, dans le respect du principe de non-discrimination et conformément aux dispositions de l'accord.
4. Lorsque l'une des parties contractantes envisage d'adopter de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation en vigueur relative au transport aérien figurant à l'annexe IV, elle en informe l'autre partie contractante dans la mesure du nécessaire et du possible. Le comité mixte peut procéder à cette information et, à la demande d'une partie contractante, à un échange de vues préliminaire.
5. Chaque partie contractante informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie contractante de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien figurant à l'annexe IV. Le comité mixte peut procéder à cette information. À la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement de l'accord.

6. Afin de sauvegarder le bon fonctionnement de l'accord, le comité mixte:
- a) adopte une décision portant révision de l'annexe IV et/ou de l'annexe VI de l'accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée; ou
 - b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes à l'accord; ou
 - c) arrête toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable quant à la nouvelle législation ou à la modification concernée.

ARTICLE 28

Dénonciation

1. L'accord est conclu pour une durée illimitée.
2. Chaque partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin à l'accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. L'accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

EU/IL/fr 65

ARTICLE 29

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
et du Secrétariat des Nations unies

L'accord et toutes ses modifications sont enregistrées auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies.

ARTICLE 30

Application et entrée en vigueur

1. L'accord s'applique à titre provisoire, conformément aux législations nationales des parties contractantes, à compter de la date de sa signature par les parties contractantes.

EU/IL/fr 66

2. L'accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties contractantes pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, Israël remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses États membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à Israël la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Luxembourg le dixième jour du mois de juin de l'an deux mille treize, qui correspond au deuxième jour du mois de Tamouz de l'an cinq mille sept cent soixante-treize dans le calendrier hébraïque, en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et hébraïque, chacun de ces textes faisant également foi.

EU/IL/fr 67

ANNEXE I**SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES**

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues dans l'annexe II de l'accord.
2. Chaque partie contractante accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante le droit de fournir des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:

- a) pour les transporteurs de l'Union européenne:

points dans l'Union européenne – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed¹, des pays de l'EACE² ou des pays énumérés à l'annexe III – un ou plusieurs points en Israël;

- b) pour les transporteurs aériens d'Israël:

points en Israël – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe III – un ou plusieurs points dans l'Union européenne.

¹ Les pays de la zone "EUROMED" sont les suivants: Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Égypte, Liban, Jordanie, Israël, territoires palestiniens, Syrie et Turquie.

² Les "pays de l'EACE" sont les pays qui sont parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen: les États membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et le Kosovo, selon le statut défini par la résolution 1244 du Conseil de sécurité de l'ONU.

3. Les services exploités conformément au point 2 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire d'Israël en ce qui concerne les transporteurs aériens israéliens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.
4. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
 - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;
 - c) desservir des points intermédiaires, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties contractantes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;
 - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
 - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;
 - f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties contractantes ou en dehors de celui-ci, sans préjudice de l'article 2, paragraphe 2, du présent accord;
 - g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie contractante; et
 - h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.

5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 7 du présent accord.
 6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de code, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.
 7. Nonobstant toute autre disposition de la présente annexe, l'accord n'accorde pas de droits pour l'exercice d'activités de transport aérien internationales à destination ou en provenance du territoire d'un pays tiers qui n'a pas de relations diplomatiques avec toutes les parties contractantes, ou transitant par un tel territoire.
-

ANNEXE II**DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

1. Nonobstant les points 2 et 3 de la présente annexe, tous les droits, y compris les droits de trafic, et les traitements plus avantageux déjà octroyés par des arrangements ou des accords bilatéraux entre Israël et des États membres de l'Union européenne existant à la date de signature de l'accord continuent à être exercés conformément aux dispositions de l'article 3 de l'accord. Pour ce qui concerne les transporteurs aériens, de tels droits et arrangements peuvent continuer à être exercés par:
 - a) des transporteurs aériens de l'Union européenne, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité du fait de l'exercice de ces droits ou arrangements;
 - b) des transporteurs aériens de l'État d'Israël.

2. Pour les services de transport de passagers, de fret et/ou de courrier, séparément ou combinés, les transporteurs aériens d'Israël et des États membres de l'Union européenne sont admis à exercer les droits de troisième et quatrième libertés sur les routes spécifiées sous réserve des dispositions transitoires suivantes.

- a) À partir de la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers:
 - i. pour chaque route autre que les routes mentionnées à l'annexe V, les transporteurs aériens titulaires d'une autorisation sont admis à exploiter le nombre de fréquences hebdomadaires disponible au titre des arrangements ou accords bilatéraux applicables les concernant ou, si ce nombre est plus élevé, sept (7) fréquences hebdomadaires; et
 - ii. pour les routes mentionnées à l'annexe V, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter le nombre de fréquences hebdomadaires indiqué à l'annexe V.

À partir de la date de signature de l'accord, le nombre de transporteurs aériens autorisés de chacune des parties contractantes pour chaque route sera illimité.

- b) À partir du premier jour de la première saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter:
- i. pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie A, de l'accord, trois (3) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires mentionné à l'annexe V, partie A; et
 - ii. pour toute autre route, y compris pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie B, sept (7) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application des points a) i. et a) ii. ci-dessus.
- c) À partir du premier jour de la deuxième saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter:
- i. pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie A, de l'accord, trois (3) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point b) i. ci-dessus; et
 - ii. pour toute autre route, y compris pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie B, sept (7) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point b) ii. ci-dessus.

- d) Sous réserve du point 4 ci-dessous, à partir du premier jour de la troisième saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter:
- i. pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie A, de l'accord, quatre (4) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point c) i. ci-dessus; et
 - ii. pour toute autre route, y compris pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie B, sept (7) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point c) ii. ci-dessus.
- e) À partir du premier jour de la quatrième saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter:
- i. pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie A, de l'accord, quatre (4) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point d) i. ci-dessus; et

- ii. pour toute autre route, y compris pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie B, sept (7) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point d) ii. ci-dessus.
 - f) À partir du premier jour de la cinquième saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, les dispositions de l'annexe I s'appliquent et les transporteurs aériens des parties contractantes sont admis à exercer librement les droits de troisième et quatrième libertés sur les routes spécifiées sans aucune limite en ce qui concerne la capacité, les fréquences hebdomadaires ou la régularité du service.
3. En ce qui concerne les services aériens non réguliers:
- a) à partir de la date de signature de l'accord, l'exploitation de services aériens non réguliers reste soumise à l'approbation des autorités compétentes des parties contractantes, qui réserveront un accueil favorable aux demandes en ce sens, et
 - b) à partir de la date indiquée au point 2.f) ci-dessus, les dispositions de l'annexe I s'appliquent et les transporteurs aériens des parties contractantes sont admis à exercer librement les droits de troisième et quatrième libertés sur les routes spécifiées sans aucune limite en ce qui concerne la capacité, les fréquences hebdomadaires, le nombre de transporteurs aériens autorisés ou la régularité du service.

4. Avant la date indiquée au point 2.d) de la présente annexe, le comité mixte se réunit pour dresser un bilan de la mise en œuvre de l'accord et évaluer l'impact commercial des deux premières phases de la période transitoire décrite dans la présente annexe. En fonction de cette analyse, et sans préjudice des compétences que lui confère l'article 22 de l'accord, le comité mixte peut décider par voie de consensus:
- a) de reporter, pour une durée déterminée d'un commun accord et qui n'excède pas deux ans, la mise en œuvre des points 2.d), 2.e) et 2.f) sur certaines routes s'il ressort de l'analyse précitée que les restrictions imposées en matière de services aériens réguliers ont été contournées par l'exploitation de services aériens non réguliers ou qu'il existe un déséquilibre important dans le volume de trafic assuré par les transporteurs aériens des parties contractantes, qui serait de nature à compromettre la pérennité des services aériens; ou
 - b) d'augmenter le nombre de fréquences supplémentaires visées aux points 2.d) i. et 2.e) i.

À défaut d'accord au sein du comité mixte, l'une des parties contractantes peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées au sens de l'article 24 du présent accord.

5. La mise en œuvre et l'application par Israël des exigences réglementaires et des normes prévues par la législation de l'Union européenne relative au transport aérien mentionnée à l'annexe IV sont validées par une décision du comité mixte sur la base d'une évaluation réalisée par l'Union européenne. Cette évaluation est effectuée à la première des dates suivantes: i) la date à laquelle Israël notifie au comité mixte l'accomplissement du processus d'harmonisation fondé sur l'annexe IV de l'accord, ou ii) trois ans après l'entrée en vigueur de l'accord.
 6. Nonobstant les dispositions de l'annexe I, et sans préjudice de l'article 26, paragraphe 1, de l'accord et du point 1 de la présente annexe, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 5 de la présente annexe, les transporteurs aériens des parties contractantes ne sont pas admis à exercer les droits de cinquième liberté, y compris entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne, lorsqu'ils exploitent les services agréés sur les routes spécifiées.
-

ANNEXE III

LISTE DES AUTRES ÉTATS VISÉS
AUX ARTICLES 3, 4 ET 8 DE L'ACCORD ET À L'ANNEXE I

1. la République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
 2. la Principauté de Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
 3. le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
 4. la Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien)
-

ANNEXE IV**RÈGLES RELATIVES À L'AVIATION CIVILE**

Les exigences réglementaires et les normes équivalentes de la législation de l'Union européenne visées dans l'accord sont fondées sur les actes suivants. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné. Les exigences réglementaires et normes équivalentes s'appliquent conformément à l'annexe VI, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe II relative aux dispositions transitoires.

A. SÉCURITÉ AÉRIENNE**A.1 Liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation**

Israël prend, dans les meilleurs délais, des mesures correspondant à celles qui sont prises par les États membres de l'UE sur la base de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation pour des raisons de sécurité.

Les mesures seront prises conformément aux règles applicables concernant l'établissement et la publication d'une liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation et les exigences d'information des passagers du transport aérien quant à l'identité du transporteur aérien assurant les vols qu'ils utilisent, figurant dans les dispositions législatives suivantes de l'UE:

n° 2111/2005

Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 13 et annexe

n° 473/2006

Règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes A à C

n° 474/2006

Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

régulièrement modifié par des règlements de la Commission.

Dispositions applicables: articles 1^{er}, 2 et 3 et annexes A et B

Si une mesure lui pose de graves problèmes, Israël peut en suspendre l'application et porte sans délai la question devant le comité mixte conformément à l'article 22, paragraphe 11, point f), de l'accord.

A.2 Enquêtes sur les accidents/incidents et comptes rendus d'événements

A.2.1: n° 996/2010

Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5, article 8 à article 18 paragraphe 2, articles 20 à 21, article 23 et annexe

A.2.2: n° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et articles 8 à 9

B. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

RÈGLEMENTS DE BASE

Section A:

B.1: n° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre")

Dispositions applicables: article 1^{er} paragraphes 1 à 3, article 2, article 4 paragraphes 1 à 4, articles 9 à 10, article 11 paragraphes 1 à 2, article 11 paragraphe 3 point b), article 11 paragraphe 3 point d), article 11 paragraphes 4 à 6, article 13

EU/IL/Annexe IV/fr 4

B.2: n° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")

Dispositions applicables: article 2 paragraphes 1 à 2 et paragraphes 4 à 6, article 4, article 7 paragraphes 1 à 2 et paragraphes 4 à 5, article 7 paragraphe 7, article 8 paragraphe 1, article 8 paragraphes 3 à 4, article 9, articles 10 à 11, article 12 paragraphes 1 à 4, article 18 paragraphes 1 à 2 et annexe II

B.3: n° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")

Dispositions applicables: article 1^{er}, article 3 *bis*, article 4, article 6 paragraphes 1 à 5, article 6 paragraphe 7, article 7 paragraphes 1 et 3 et article 8

B.4: n° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3, article 4 paragraphe 2, articles 5 à 6 *bis*, article 7 paragraphe 1, article 8 et annexes I à V

Règlements n^{os} 549/2004 à 552/2004 modifiés par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen

B.5: Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

Dispositions applicables: article 3, article 8 *ter* paragraphes 1 à 3 et paragraphes 5 à 6, article 8 *quater* paragraphes 1 à 10 et annexe V *ter*

Section B:

B.2: n° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")

Dispositions applicables: article 2 paragraphe 3, article 7 paragraphes 6 et 8, article 8 paragraphes 2 et 5, article 9 *bis* paragraphes 1 à 5 et article 13

B.3: n° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")

Dispositions applicables: article 3 et article 6 paragraphe 6

Règlements n^{os} 549/2004 à 552/2004 modifiés par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen

B.5: Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

Dispositions applicables: article 8 *ter* paragraphe 4, article 8 *quater* paragraphe 10 et annexe V *ter* point 4

MODALITÉS D'APPLICATION

Les actes suivants seront applicables sauf disposition contraire de l'annexe VI concernant les exigences réglementaires et les normes équivalentes relatives aux "règlements de base":

Cadre [règlement (CE) n° 549/2004]

- Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

Fourniture de services [règlement (CE) n° 550/2004]

- Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005

Espace aérien [règlement (CE) n° 551/2004]

- Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien
- Règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195
- Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

Interopérabilité [règlement (CE) n° 552/2004]

- Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010

- Règlement (UE) n° 929/2010 de la Commission du 18 octobre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 1033/2006 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1
- Règlement (UE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen
- Règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission du 30 mars 2009 définissant les exigences relatives à l'attribution et l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen
- Règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission du 7 juin 2007 établissant les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne
- Règlement (CE) n° 1033/2006 de la Commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen
- Règlement (CE) n° 1032/2006 de la Commission du 6 juillet 2006 établissant les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre unités de contrôle de la circulation aérienne

Exigences en matière de GTA/SNA découlant du règlement 216/2008 tel que modifié par le règlement 1108/2009

- Règlement (CE) n° 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement d'exécution (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010
- Règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010

EU/IL/Annexe IV/fr 11

C. ENVIRONNEMENT

C.1: n° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté modifiée ou adaptée par les actes d'adhésion de 2003 et 2005

Dispositions applicables: articles 3 à 5, article 7, articles 9 à 10, article 11 paragraphe 2, article 12 et annexe II points 1 à 3

C.2: n° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988)

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3 et article 5

EU/IL/Annexe IV/fr 12

D. RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

D.1: n° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

modifié par:

- le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil

Dispositions applicables: article 2 paragraphe 1 point a) et points c) à g) et articles 3 à 6

E. DROITS DES CONSOMMATEURS ET PROTECTION DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

E.1: n° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: article 1^{er} à article 4 paragraphe 2, article 4 paragraphes 4 à 7 et articles 5 à 6

EU/IL/Annexe IV/fr 13

E.2: n° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 34

E.3: n° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16

E.4: n° 1107/2006

Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Dispositions applicables: article 1^{er} paragraphe 1, articles 2 à 16 et annexes I à II

EU/IL/Annexe IV/fr 14

F. ASPECTS SOCIAUX

F.1: n° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: clause 1 point 1 et clauses 2 à 9 de l'annexe

EU/IL/Annexe IV/fr 15

ANNEXE V

Partie A - Fréquences de base agréées sur certaines routes, égales ou supérieures à 14

Type de service	Routes		Capacité de base (fréquences hebdomadaires)
Passagers	Vienne	Tel-Aviv (TLV)	Pour le premier transporteur: 14 Pour le deuxième transporteur et suivants: 3
Passagers	Paris (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Pour le premier transporteur: illimité Pour le deuxième transporteur et suivants: 7
Passagers	Francfort	Tel-Aviv (TLV)	14
Passagers	Athènes	Tel-Aviv (TLV)	14
Passagers	Rome	Tel-Aviv (TLV)	25
Passagers	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Passagers/Tout cargo	Londres (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Pour les deux premiers transporteurs: illimité

EU/IL/Annexe V/fr 1

Partie B - Fréquences de base agréées sur certaines routes, supérieures à 7 mais inférieures à 14

Type de service	Routes		Capacité de base (fréquences hebdomadaires)
Passagers	Milan	Tel-Aviv (TLV)	13
Passagers	Berlin	Tel-Aviv (TLV)	11
Passagers	Barcelone	Tel-Aviv (TLV)	10
Passagers	Munich	Tel-Aviv (TLV)	10

EU/IL/Annexe V/fr 2

ANNEXE VI

EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES ET NORMES À RESPECTER
 POUR L'APPLICATION DE LA LÉGISLATION DE L'UE
 FIGURANT À L'ANNEXE IV DE L'ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN UE-ISRAËL RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Clause de non-responsabilité: aucune disposition de la présente annexe ne fait obstacle à l'application du droit de l'UE au sein de l'UE.

PARTIE A.2 - Enquêtes sur les accidents/incidents et comptes rendus d'événements

EU/IL/Annexe VI/fr 1

A.2.1: règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010
sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
1	A2.1.1.1	Le règlement n° 996/2010 a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile, dont l'unique objectif est la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités. Il prévoit également des règles concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes ainsi qu'aux marchandises dangereuses présentes à bord d'un aéronef impliqué dans un accident. Il vise aussi à améliorer l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.
2	A2.1.2.1	Les définitions figurant à l'article 2 du règlement n° 996/2010 s'appliquent aux normes et exigences concernant les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.
3	A2.1.3.1	Les normes et exigences réglementaires énoncées dans la présente annexe s'appliquent aux enquêtes de sécurité portant sur les accidents et les incidents graves menées par les parties contractantes conformément aux normes et pratiques recommandées internationales.

EU/IL/Annexe VI/fr 2

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(1)	A2.1.4.1	Les parties contractantes veillent à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites ou supervisées, sans intervention extérieure, par une autorité nationale permanente responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après dénommée "autorité responsable des enquêtes de sécurité") qui est en mesure de conduire l'intégralité d'une enquête de sécurité en toute indépendance, soit de manière autonome, soit par le biais d'accords avec d'autres autorités responsables des enquêtes de sécurité.
4(2)	A2.1.4.2	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est fonctionnellement indépendante, notamment des autorités aéronautiques responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et, en général, de toute autre partie ou entité dont les intérêts ou missions pourraient entrer en conflit avec la mission confiée à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou influencer son objectivité.
4(3)	A2.1.4.3	Lorsqu'elle réalise l'enquête de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque et elle exerce un contrôle sans restriction sur la conduite des enquêtes de sécurité.
4(4)	A2.1.4.4	Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse des informations relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention d'accidents, pour autant que ces activités ne compromettent pas son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

EU/IL/Annexe VI/fr 3

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(5)	A2.1.4.5	Afin d'informer le public du niveau général de sécurité aérienne, un rapport sur la sécurité est publié chaque année au niveau national. Cette analyse ne divulgue pas les sources d'informations confidentielles.
4(6)	A2.1.4.6	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée par la partie contractante concernée des moyens nécessaires pour exercer ses responsabilités en toute indépendance et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet.
5(1)-(3)	A2.1.5.1	La partie contractante est tenue de mener une enquête sur tout accident et incident grave dont l'annexe 13 de la convention prévoit qu'il doit faire l'objet d'une enquête.
5(4)	A2.1.5.4	Les autorités responsables des enquêtes de sécurité peuvent décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés à l'annexe 13 de la convention lorsqu'elles entendent tirer de ces enquêtes des enseignements en matière de sécurité.
5(5)	A2.1.5.5	Les enquêtes de sécurité ne peuvent en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. Elles sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

EU/IL/Annexe VI/fr 4

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
8	A2.1.8.1	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut, sous réserve de l'absence de tout conflit d'intérêts, inviter l'autorité nationale de l'aviation civile, dans les limites de ses compétences, à désigner un représentant pour participer, en qualité de conseiller de l'enquêteur désigné, à toute enquête de sécurité dont l'autorité responsable des enquêtes de sécurité a la charge, sous le contrôle et à la discrétion de l'enquêteur désigné. Les autorités nationales de l'aviation civile fournissent à l'appui de l'enquête à laquelle elles participent les renseignements requis. Le cas échéant, elles fournissent également à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité chargée de l'enquête les conseillers requis et leur matériel.
9(1)	A2.1.9.1	Toute personne impliquée qui est informée qu'un accident ou un incident grave s'est produit le notifie sans délai à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit.
9(2)	A2.1.9.2	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité informe sans délai l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les pays tiers concernés, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, de tout accident ou incident grave dont elle a reçu notification. Elle en informe également la Commission européenne et l'AESA si l'accident ou l'incident grave implique un aéronef immatriculé, exploité, construit ou certifié dans l'UE.

EU/IL/Annexe VI/fr 5

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
10(1)	A2.1.10.1	Lorsqu'un pays tiers leur notifie qu'un accident ou un incident grave s'est produit, la partie contractante qui est l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitation, l'État de conception et l'État de construction informe, dès que possible, le pays tiers sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit si elle compte désigner un représentant accrédité conformément aux normes et pratiques recommandées internationales. Si un représentant accrédité est désigné, son nom et ses coordonnées sont également indiqués, ainsi que la date d'arrivée prévue si le représentant accrédité envisage de se rendre dans le pays qui a envoyé la notification.
10(2)	A2.1.10.2	Les représentants accrédités de l'État de conception sont désignés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de la partie contractante sur le territoire de laquelle est situé l'établissement principal du titulaire du certificat de type de l'aéronef ou du groupe motopropulseur.
11(1)	A2.1.11.1	Après avoir été désigné par une autorité responsable des enquêtes de sécurité, et nonobstant toute enquête judiciaire, l'enquêteur désigné peut prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité.

EU/IL/Annexe VI/fr 6

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
11(2)	A2.1.11.2	Nonobstant les obligations de confidentialité prévues dans la législation applicable de la partie contractante, l'enquêteur désigné est autorisé notamment: a) à accéder immédiatement, librement et sans entrave au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave; b) à assurer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou de composants aux fins d'examen ou d'analyse; c) à avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, à leur contenu et à tout autre enregistrement pertinent, et à en avoir le contrôle; d) à demander, conformément à la législation applicable de la partie contractante, une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer, ainsi qu'à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués; e) à demander, conformément à la législation applicable de la partie contractante, que des examens médicaux soient effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l'objet d'analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses;

EU/IL/Annexe VI/fr 7

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		f) à convoquer des témoins, à procéder à leur audition et à exiger d'eux qu'ils fournissent ou produisent des informations ou des éléments de preuve utiles au déroulement de l'enquête de sécurité; g) à accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, le titulaire du certificat de type de l'aéronef, l'organisme responsable de la maintenance, l'organisme chargé de la formation, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, les autorités responsables de l'aviation civile et les prestataires de services de navigation aérienne ou les exploitants de l'aérodrome.
11(3)	A2.1.11.3	L'enquêteur désigné étend à ses enquêteurs ainsi que, sans préjudice de la législation applicable de la partie contractante, à ses conseillers et aux représentants accrédités et leurs conseillers, les droits énumérés dans la norme A2.1.11.2, dans la mesure nécessaire pour leur permettre de participer effectivement à l'enquête de sécurité. Cette mesure est sans préjudice des droits des enquêteurs et experts désignés par l'autorité responsable de l'enquête judiciaire.
11(4)	A2.1.11.4	Toute personne participant à des enquêtes de sécurité remplit ses fonctions de manière indépendante et ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque en dehors de l'enquêteur désigné.

EU/IL/Annexe VI/fr 8

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
12(1)-(2)	A2.1.12.1	Lorsqu'une enquête judiciaire est également ouverte, l'enquêteur désigné devrait en être informé. Dans ce cas, l'enquêteur désigné devrait assurer la traçabilité et la conservation des enregistreurs de bord et de toute preuve matérielle. L'autorité judiciaire peut désigner en son sein un responsable pour accompagner les enregistreurs de bord ou ces preuves matérielles jusqu'au lieu de leur dépouillement ou de leur analyse. Si l'examen ou l'analyse de ces éléments risque de les modifier, de les altérer ou de les détruire, il est demandé l'accord préalable des autorités judiciaires sans préjudice du droit national. Si cet accord n'est pas obtenu dans un délai raisonnable, cela ne devrait pas empêcher l'enquêteur désigné de procéder à l'examen ou à l'analyse. Lorsque l'autorité judiciaire est habilitée à saisir des éléments de preuve, l'enquêteur désigné devrait pouvoir accéder immédiatement et sans restriction à ces éléments de preuve et les utiliser. Si, au cours de l'enquête de sécurité, il apparaît ou l'on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite tel qu'il est défini dans la législation nationale, notamment la législation relative aux enquêtes sur les accidents, a joué un rôle dans l'accident ou l'incident grave, l'enquêteur désigné en informe immédiatement les autorités compétentes. Sous réserve de la norme A2.1.14.1, les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête de sécurité sont immédiatement communiqués à ces autorités et tout matériel pertinent peut également leur être transmis à leur demande. La communication de ces renseignements et de ce matériel est sans préjudice du droit de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de poursuivre l'enquête de sécurité en coordination avec les autorités auxquelles la direction du site a pu être transférée.

EU/IL/Annexe VI/fr 9

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
12(3)	A2.1.12.2	Les parties contractantes veillent à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité, d'une part, et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête de sécurité, telles que les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage, d'autre part, coopèrent entre elles sur la base d'accords préétablis. Ces accords respectent l'indépendance de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et permettent que l'enquête technique se déroule avec diligence et efficacité. Ils devraient couvrir, entre autres, les points suivants: l'accès au site de l'accident; la conservation des preuves et l'accès à celles-ci; les rapports initiaux et réguliers sur l'état d'avancement de chaque opération; l'échange d'informations; l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité; la résolution des conflits.

EU/IL/Annexe VI/fr 10

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
13(1)	A2.1.13.1	La partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident ou l'incident grave s'est produit est tenue de garantir le traitement sûr de tous les éléments de preuve et de prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger ces éléments de preuve et conserver en lieu sûr l'aéronef, son contenu et son épave pendant la période nécessaire aux fins de l'enquête de sécurité. La protection des preuves inclut la conservation, par des moyens photographiques ou autres, de tous les éléments de preuve qui pourraient être retirés, effacés, perdus ou détruits. La conservation en lieu sûr inclut la protection contre le dommage, l'accès par des personnes non autorisées, le vol et la détérioration.
13(2)	A2.1.13.2	Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de sécurité, nul n'est autorisé à modifier l'état du site de l'accident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela soit nécessaire pour des raisons de sécurité ou pour porter secours à des blessés ou que cela se fasse avec l'autorisation expresse des autorités responsables de la direction du site et, lorsque cela est possible, en concertation avec l'autorité responsable des enquêtes de sécurité.

EU/IL/Annexe VI/fr 11

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
13(3)	A2.1.13.3	Les personnes concernées prennent toutes les mesures nécessaires pour conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement, notamment pour éviter l'effacement des enregistrements de conversations et de messages d'alerte après le vol.
14	A2.1.14.1	Les informations sensibles en matière de sécurité ne doivent pas être mises à disposition ou utilisées à d'autres fins que l'enquête de sécurité. L'administration de la justice ou l'autorité compétente pour se prononcer sur la divulgation des enregistrements conformément au droit national peut décider que la divulgation des informations sensibles en matière de sécurité à toutes autres fins autorisées par la loi importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête de sécurité ultérieure.
15(1)	A2.1.15.1	Le personnel de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête, ou toute personne invitée à participer ou à contribuer à l'enquête de sécurité, est tenu au secret professionnel en vertu de la législation applicable en la matière, y compris pour ce qui est du respect de l'anonymat des personnes impliquées dans un accident ou un incident.

EU/IL/Annexe VI/fr 12

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
15(2)	A2.1.15.2	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête communique les renseignements qu'elle juge pertinents pour la prévention d'un accident ou d'un incident grave aux personnes responsables de la construction ou de l'entretien de l'aéronef ou de ses équipements, et aux personnes physiques ou morales responsables de l'exploitation de l'aéronef ou de la formation du personnel.
15(3)	A2.1.15.3	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête communique à l'autorité nationale de l'aviation civile les informations factuelles pertinentes obtenues au cours de l'enquête de sécurité, à l'exception des informations sensibles en matière de sécurité ou de celles causant un conflit d'intérêts. Les informations reçues par les autorités nationales de l'aviation civile sont protégées en vertu de la législation applicable de la partie contractante.
15(4)	A2.1.15.4	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête est autorisée à informer les victimes et leurs proches ou leurs associations ou à rendre publics toute information sur les observations factuelles, la procédure de l'enquête de sécurité, les éventuels rapports ou conclusions et/ou recommandations de sécurité préliminaires, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité et que la législation applicable relative à la protection des données à caractère personnel soit dûment respectée.

EU/IL/Annexe VI/fr 13

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
15(5)	A2.1.15.5	Avant de rendre publiques les informations visées dans la norme A2.1.15.4, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête les transmet aux victimes et à leurs proches ou à leurs associations, en veillant à ne pas porter atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité.
16(1)	A2.1.16.1	Chaque enquête de sécurité se conclut par un rapport sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident grave. Ce rapport indique que l'unique objectif de l'enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le cas échéant, il contient des recommandations de sécurité.
16(2)	A2.1.16.2	Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident ou l'incident grave.
16(3)	A2.1.16.3	Lorsque les enquêtes de sécurité donnent lieu à des rapports avant la fin de l'enquête, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut, avant leur publication, demander aux autorités concernées, ainsi qu'au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires. Les intéressés sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.

EU/IL/Annexe VI/fr 14

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
16(4)	A2.1.16.4	Avant la publication du rapport final, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut demander aux autorités concernées, ainsi qu'au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires, tous les intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation. En demandant ces commentaires, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité respecte les normes et pratiques recommandées internationales.
16(5)	A2.1.16.5	Les informations sensibles en matière de sécurité ne sont consignées dans un rapport que si elles sont utiles à l'analyse de l'accident ou de l'incident grave. Les informations ou les éléments d'informations qui ne présentent aucun intérêt pour l'analyse ne sont pas divulgués.
16(6)	A2.1.16.6	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité rend public le rapport final dans les délais les plus brefs et, si possible, dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave.
16(7)	A2.1.16.7	Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident ou de l'incident grave, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.

EU/IL/Annexe VI/fr 15

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
16(8)	A2.1.16.7	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité transmet aussitôt que possible une copie du rapport final et des recommandations de sécurité: a) aux autorités responsables des enquêtes de sécurité et aux autorités chargées de l'aviation civile des États concernés, et à l'OACI, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales; b) aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport.
17(1)	A2.1.17.1	À tout moment de l'enquête de sécurité et après consultation appropriée des parties pertinentes, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité recommande, par lettre datée aux autorités concernées, y compris celles situées dans des pays tiers, toute mesure préventive qu'elle juge nécessaire de prendre rapidement en vue de renforcer la sécurité aérienne.
17(2)	A2.1.17.2	Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes ou de toute autre activité menée.
17(3)	A2.1.17.3	Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident, un incident grave ou un incident.

EU/IL/Annexe VI/fr 16

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
18(1)	A2.1.18.1	Dans les 90 jours qui suivent la réception de la lettre de transmission d'une recommandation de sécurité, le destinataire en accuse réception et informe l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui a émis la recommandation des mesures prises ou à l'étude, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre et, si aucune mesure n'est prise, des motifs de cette absence de mesure.
18(2)	A2.1.18.2	Dans les 60 jours qui suivent la date de la réception de la réponse, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait savoir au destinataire si elle considère que sa réponse est adéquate et, si elle conteste la décision de ne prendre aucune mesure, elle lui en communique les raisons.

EU/IL/Annexe VI/fr 17

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
20	A2.1.20.1	1. Les compagnies aériennes de l'Union et d'Israël mettent en œuvre des procédures permettant de produire: a) le plus rapidement possible une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord; et b) immédiatement après l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste des marchandises dangereuses à bord. 2. Afin de permettre une information rapide des proches des passagers sur la présence de leurs proches à bord de l'aéronef accidenté, les compagnies aériennes proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'accident. Ces informations ne peuvent être utilisées par les compagnies aériennes que dans le cas d'un accident; elles ne sont pas communiquées à des tiers ou utilisées à des fins commerciales. 3. Le nom d'une personne à bord n'est pas rendu public avant que les proches de cette personne aient été informés par les autorités compétentes. La liste visée au paragraphe 1, point a), reste confidentielle, conformément à la législation applicable de la partie contractante, et, sous réserve de ces dispositions, les noms des personnes figurant sur cette liste ne sont rendus publics qu'à la condition que les proches des personnes à bord ne s'y opposent pas.

EU/IL/Annexe VI/fr 18

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
21	A2.1.21.1	1. Afin de veiller à réagir de façon plus complète et plus harmonisée aux accidents, chaque partie contractante met en place à l'échelon national un plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile. Ce plan d'urgence couvre également l'assistance aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches. 2. Chaque partie contractante veille à ce que toutes les compagnies aériennes établies sur son territoire disposent d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Ces plans devraient prendre particulièrement en compte le soutien psychologique aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches et permettre à la compagnie de faire face à un accident de grande ampleur. Chaque partie contractante audite les plans d'aide des compagnies aériennes établies sur son territoire. 3. Une partie contractante qui, du fait qu'elle compte des ressortissants parmi les morts ou les blessés graves, s'intéresse particulièrement à un accident qui s'est produit sur son territoire peut désigner un expert qui a le droit: a) de visiter le lieu de l'accident;

EU/IL/Annexe VI/fr 19

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		b) d'accéder aux informations factuelles pertinentes dont la publication a été approuvée par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge et aux renseignements sur l'évolution de l'enquête; c) de recevoir une copie du rapport final. 4. Sous réserve des dispositions légales en vigueur, un expert désigné conformément au paragraphe 3 peut aider à l'identification des victimes et assister aux entretiens avec les survivants qui sont ressortissants de son État.
23	A2.1.23.1	Les parties contractantes fixent les règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation des normes et exigences concernant les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile énoncées dans la présente annexe. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

EU/IL/Annexe VI/fr 20

A.2.2: directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003
concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Numéro de l'article	Norme n° (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
1	A2.2.1.1	Cette directive a pour objectif l'amélioration de la sécurité aérienne en garantissant que les informations pertinentes en matière de sécurité sont communiquées, collectées, stockées, protégées et diffusées. L'objectif exclusif des comptes rendus d'événements est la prévention des accidents et incidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités.
2	A2.2.2.1	Les définitions figurant à l'article 2 de la directive 2003/42/CE s'appliquent aux normes et exigences concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.
3	A2.2.3.1	Les normes et exigences concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile spécifiées dans la présente annexe s'appliquent aux événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
4(1)	A2.2.4.1	Les parties contractantes exigent que les événements soient communiqués aux autorités compétentes par toute personne concernée par l'événement ou par toute personne titulaire d'une licence conformément à la législation sur la navigation aérienne et membre d'équipage, même si elle n'est pas concernée par l'événement.

EU/IL/Annexe VI/fr 21

Numéro de l'article	Norme n° (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
5(1)	A2.2.5.1	Les parties contractantes désignent une ou plusieurs autorités compétentes pour mettre en place un mécanisme permettant de collecter, d'évaluer, de traiter et de stocker les événements signalés.
5(2)-(3)	A2.2.5.2	Les autorités compétentes stockent les comptes rendus collectés dans leurs bases de données respectives. Les accidents et les incidents graves sont également enregistrés dans ces bases de données.
6	A2.2.6.1	Israël et les États membres participent à un échange mutuel d'informations relatives à la sécurité, le cas échéant. La base de données utilisée par Israël devrait être compatible avec le logiciel ECCAIRS.
8(1)	A2.2.8.1	Les parties contractantes prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'elles reçoivent conformément à la directive 2003/42/CE. Elles n'utilisent ces informations qu'aux seules fins de la directive 2003/42/CE.
8(2)	A2.2.8.2	Indépendamment du type ou de la classification de l'événement, de l'accident ou de l'incident grave, les noms ou les adresses des différentes personnes ne sont jamais enregistrés dans la base de données mentionnée dans la norme A2.2.5.2.

EU/IL/Annexe VI/fr 22

Numéro de l'article	Norme n° (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
8(3)	A2.2.8.3	Sans préjudice des règles du droit pénal applicables, les parties contractantes s'abstiennent d'intenter une action en ce qui concerne les infractions à la loi non préméditées ou réalisées par inadvertance, qu'elles viendraient à connaître seulement parce qu'elles ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave.
9	A2.2.9.1	Chaque partie contractante met en place un système de comptes rendus volontaires des incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité qui peuvent ne pas être indiqués dans le système de comptes rendus obligatoires des incidents.

EU/IL/Annexe VI/fr 23

PARTIE B - Gestion du trafic aérien

B.1 : règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004
fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre")
modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
1.1 – 1.3	B.1.1.1	A	L'initiative "ciel unique européen" a pour objectif de renforcer les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale dans l'espace aérien des parties contractantes afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. Le ciel unique européen comporte un réseau paneuropéen cohérent de routes ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés uniquement sur des critères de sécurité, d'efficacité et techniques, au profit de tous les usagers de l'espace aérien. À cet effet, le règlement n° 549/2004 établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen.

EU/IL/Annexe VI/fr 24

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
			L'application du règlement n° 549/2004 et des mesures visées dans la réglementation de base sur le ciel unique européen ne porte pas atteinte à la souveraineté des parties contractantes sur leur espace aérien ni à leurs besoins en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense visées à l'article 13. Le règlement n° 549/2004 et les mesures visées dans la réglementation de base sur le ciel unique européen ne s'appliquent pas aux opérations et à l'entraînement militaires. L'application du règlement n° 549/2004 et des mesures visées dans la réglementation de base sur le ciel unique européen ne porte pas atteinte aux droits et aux devoirs des parties contractantes découlant de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (ci-après la "convention de Chicago"). Dans ce contexte, le règlement vise également à aider les parties contractantes à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci sont dûment prises en compte dans le cadre du règlement n° 549/2004 et des règles arrêtées pour son exécution.

EU/IL/Annexe VI/fr 25

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
2	B.1.2.1	A	Les définitions figurant à l'article 2 du règlement n° 549/2004 s'appliquent aux normes et exigences relatives à la gestion du trafic aérien spécifiées dans la présente annexe. Toutes les références faites aux États membres s'entendent comme des références faites aux parties contractantes.
4.1	B.1.4.1	A	Les parties contractantes désignent ou instituent, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du règlement n° 549/2004 et des mesures visées à l'article 3 du règlement n° 549/2004 .
4.2	B.1.4.2	A	Les autorités nationales de surveillance sont indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne. Cette indépendance est réalisée par une séparation adéquate entre les autorités nationales de surveillance et ces prestataires, au moins au niveau fonctionnel.

EU/IL/Annexe VI/fr 26

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
4.3	B.1.4.3	A	Les autorités nationales de surveillance exercent leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. À cette fin, il est mis en place des systèmes de gestion et de contrôle appropriés, y compris au sein de l'administration d'une partie contractante. Néanmoins, cela n'empêche pas les autorités nationales de surveillance d'exercer leurs tâches conformément aux règles d'organisation des autorités nationales de l'aviation civile ou de tout autre organisme public.
4.4	B.1.4.4	A	Les parties contractantes veillent à ce que les autorités nationales de surveillance disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du règlement n° 549/2004 de manière efficace et dans les délais prévus.
9	B.1.9.1	A	Les sanctions mises en place par les parties contractantes pour les infractions au règlement n° 549/2004 et aux mesures visées dans la réglementation de base sur le ciel unique européen commises en particulier par les usagers de l'espace aérien et les fournisseurs de services sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

EU/IL/Annexe VI/fr 27

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
10	B.1.10.1	A	Les parties contractantes, agissant conformément à leur législation nationale, instaurent des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées, y compris les organisations professionnelles représentant les personnels, à la mise en œuvre du ciel unique européen.
11.1	B.1.11.1	A	Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau, un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau est instauré. Il comprend: a) des plans nationaux, comprenant des objectifs de performance dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec l'initiative "ciel unique européen"; et b) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.

EU/IL/Annexe VI/fr 28

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
11.2	B.1.11.2	A	Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 549/2004, la Commission peut désigner Eurocontrol ou un autre organisme impartial et compétent comme "organe d'évaluation des performances". L'organe d'évaluation des performances a pour rôle d'assister les autorités nationales de surveillance, à leur demande, dans la mise en œuvre du système de performance. La Commission veille à ce que l'organe d'évaluation des performances agisse en toute indépendance lorsqu'il s'acquitte des tâches que la Commission lui a confiées.
11.3 (b)	B.1.11.3	A	Les plans nationaux visés dans la norme B.1.11.1 sont élaborés par les autorités nationales de surveillance et adoptés par la partie contractante. Ces plans comportent des objectifs nationaux contraignants ainsi qu'un mécanisme incitatif approprié, adopté par la partie contractante. Les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sont consultés pour l'élaboration de ces plans.

EU/IL/Annexe VI/fr 29

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
11.3(d)	B.1.11.4	A	La période de référence pour le système de performance est de trois ans au moins et de cinq ans au plus. Au cours de cette période, si les objectifs nationaux ne sont pas atteints, les parties contractantes et/ou les autorités nationales de surveillance appliquent les mesures appropriées qu'elles ont définies.
11.4	B.1.11.5	A	Les procédures suivantes s'appliquent au système de performance: a) la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales de surveillance, les parties contractantes et Eurocontrol;

EU/IL/Annexe VI/fr 30

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
			b) la sélection de domaines clés de performance appropriés, sur la base du document n° 9854 de l'OACI "Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial", et compatibles avec ceux identifiés dans le cadre de performance du plan directeur GTA, notamment la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, adaptés, le cas échéant, pour tenir compte des exigences spécifiques du ciel unique européen; la fixation d'objectifs correspondant à ces domaines et la définition d'une série limitée d'indicateurs clés pour mesurer les performances; c) l'évaluation des objectifs de performance nationaux sur la base du plan établi au niveau national; et d) le suivi des plans de performance établis au niveau national, y compris des mécanismes d'alerte appropriés.
11.5	B.1.11.6	A	Lors de l'élaboration du système de performance, il est tenu compte du fait que les services de route, les services terminaux et les fonctions de réseau sont différents et doivent être traités en conséquence, et ce également, si nécessaire, à des fins d'évaluation des performances.

EU/IL/Annexe VI/fr 31

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
11.6	B.1.11.7	A	Les mesures d'exécution relatives au système d'amélioration des performances énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
13	B.1.13.1	A	La réglementation de base sur le ciel unique européen ne fait pas obstacle à ce qu'une partie contractante applique des mesures, pour autant qu'elles soient justifiées par la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense. Ces mesures sont, en particulier, celles qui sont impératives: – pour la surveillance de l'espace aérien qui est sous sa responsabilité, conformément aux accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI, ce qui inclut la capacité de détecter, d'identifier et d'évaluer tous les aéronefs empruntant cet espace aérien, en vue de veiller à sauvegarder la sécurité des vols et à prendre des mesures pour satisfaire aux impératifs de la sécurité et de la défense, – en cas de troubles intérieurs graves affectant l'ordre public,

EU/IL/Annexe VI/fr 32

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
			– en cas de guerre ou de tension internationale grave constituant une menace de guerre, – afin de remplir les obligations internationales que cette partie contractante a contractées en vue du maintien de la paix et de la sécurité internationale, – afin d'effectuer les opérations et l'entraînement militaires, y compris les moyens nécessaires à des exercices.

EU/IL/Annexe VI/fr 33

B.2: règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004
relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")
modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
2.1-2	B.2.2.1	A	L'autorité de surveillance nationale mène des inspections et des enquêtes pour assurer le contrôle de l'application du règlement (CE) n° 550/2004, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de la partie contractante. Le prestataire de services de navigation aérienne concerné facilite ce travail.
2.3	B.2.2.2	B	Les pays qui participent à un bloc d'espace aérien fonctionnel concluent des accords en matière de surveillance garantissant que les prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services concernant ce bloc font l'objet d'inspections et d'enquêtes.

EU/IL/Annexe VI/fr 34

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
2.4-6	B.2.2.3	A	Dans le cas de prestataires de services de navigation aérienne de pays fournissant des services dans l'espace aérien d'un autre pays, ces pays concluent des arrangements en matière de surveillance garantissant que lesdits prestataires font l'objet d'inspections et d'enquêtes. Ces arrangements comprennent des arrangements en vue du traitement des cas de non-respect des exigences applicables.
4		A	Les mesures d'exécution relatives aux exigences de sécurité énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
7.1	B.2.7.1	A	Les prestataires de services de navigation aérienne sont soumis à une certification par les parties contractantes.
7.3	B.2.7.2	A	Les autorités de surveillance nationales délivrent des certificats aux prestataires de services de navigation aérienne qui respectent les exigences du règlement (UE) n° 1035/2011 et le droit national applicable.

EU/IL/Annexe VI/fr 35

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
7.3	B.2.7.3	A	Un certificat peut être délivré pour chacun des services définis à l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 ou pour un ensemble de ces services,
7.3	B.2.7.4	A	Le certificat est régulièrement contrôlé.
7.4 + annexe II	B.2.7.5	A	Les certificats précisent les droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne, notamment l'accès des usagers de l'espace aérien aux services sur une base non discriminatoire, notamment en ce qui concerne la sécurité. La certification ne peut être subordonnée qu'aux conditions définies à l'annexe II du règlement (CE) n° 550/2004. Ces conditions doivent être objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes.

EU/IL/Annexe VI/fr 36

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
7.5	B.2.7.6	A	Les parties contractantes peuvent autoriser la fourniture de services de navigation aérienne sans certification, lorsque de tels services sont fournis principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale.
7.6	B.2.7.7	B	La délivrance de certificats confère aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services à d'autres parties contractantes, à d'autres prestataires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports des parties contractantes.
7.7	B.2.7.8	A	Les autorités de surveillance nationales contrôlent le respect du certificat.
7.7	B.2.7.9	A	Si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elle prend des mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre le retrait du certificat.

EU/IL/Annexe VI/fr 37

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
7.8	B.2.7.10	B	Une partie contractante reconnaît tout certificat délivré dans une autre partie contractante conformément aux normes et exigences réglementaires relatives à la gestion du trafic aérien spécifiées dans la présente annexe.
8.1	B.2.8.1	A	Les parties contractantes garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques relevant de l'espace aérien sous leur responsabilité. À cet effet, les parties contractantes désignent un prestataire de services de la circulation aérienne détenteur d'un certificat valable dans les parties contractantes.

EU/IL/Annexe VI/fr 38

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8.2	B.2.8.2	B	Les systèmes juridiques n'entravent pas les services transfrontaliers en exigeant que les prestataires de services de navigation aérienne a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par un État donné ou ses ressortissants; b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de cet État; c) utilisent uniquement des installations dans cet État.
8.3	B.2.8.3	A	Les parties contractantes définissent les droits et obligations des prestataires de services désignés. Les obligations peuvent inclure des conditions relatives à la fourniture en temps voulu d'informations pertinentes permettant d'identifier tous les mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.
8.4	B.2.8.4	A	Les parties contractantes ont un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne le choix d'un prestataire de services, à condition que ce dernier satisfasse aux exigences et aux conditions prévues dans les normes et exigences réglementaires relatives à la gestion du trafic aérien spécifiées dans la présente annexe.

EU/IL/Annexe VI/fr 39

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8.5	B.2.8.4	B	En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 9 <i>bis</i> et s'étendant sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs parties contractantes, les parties contractantes concernées désignent conjointement, conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 550/2004, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien.
9	B.2.9.1	A	Les parties contractantes peuvent désigner un prestataire de services météorologiques pour fournir, sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, compte tenu de considérations de sécurité.

EU/IL/Annexe VI/fr 40

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
9 bis. 1	B.2.9 bis.1	B	Les parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'atteindre la capacité et l'efficacité nécessaires du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement. Les parties contractantes coopèrent entre elles dans toute la mesure du possible, en particulier lorsqu'elles créent des blocs d'espace aérien fonctionnels voisins, afin de se conformer à cette disposition.

EU/IL/Annexe VI/fr 41

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
9 bis.2	B.2.9 bis.2	B	En particulier, les blocs d'espace aérien fonctionnels: a) sont étayés par un dossier de sécurité; b) permettent une utilisation optimale de l'espace aérien compte tenu des courants de trafic aérien; c) assurent la cohérence avec le réseau européen de routes mis en place conformément à l'article 6 du règlement sur l'espace aérien; d) se justifient par la valeur ajoutée globale qu'ils procurent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses coûts/bénéfices; e) assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne; f) garantissent la compatibilité des différentes configurations d'espace aérien, en optimisant entre autres les régions actuelles d'information de vol; g) respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI; h) respectent les accords régionaux qui existaient à la date d'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 550/2004; et i) facilitent la cohérence avec les objectifs de performance.

EU/IL/Annexe VI/fr 42

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
9 <i>bis</i> .3	B.2.9 <i>bis</i> .3	B	Un bloc d'espace aérien fonctionnel est créé uniquement par accord mutuel entre toutes les parties contractantes et, le cas échéant, les pays tiers responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel. Avant la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, les parties contractantes concernées fournissent aux autres parties contractantes et autres parties intéressées les informations appropriées et leur donnent la possibilité de formuler des observations.
9 <i>bis</i> .4	B.2.9 <i>bis</i> .4	B	Lorsqu'un bloc d'espace aérien fonctionnel appartient à un espace aérien relevant en tout ou partie de la responsabilité de plusieurs parties contractantes, l'accord créant le bloc d'espace aérien fonctionnel contient les dispositions nécessaires concernant les modalités de modification du bloc et de retrait d'une partie contractante dudit bloc, y compris le régime transitoire.

EU/IL/Annexe VI/fr 43

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
9 bis.5	B.2.9 bis.5	B	En cas de difficultés entre plusieurs parties contractantes à propos d'un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité, les parties contractantes concernées peuvent solliciter conjointement l'avis du comité du ciel unique à ce sujet. L'avis est communiqué aux parties contractantes concernées. Sans préjudice de la norme B.2.9 bis.3, les parties contractantes prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.
10.1	B.2.10.1	A	Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires de services qui ont été certifiés dans les parties contractantes.

EU/IL/Annexe VI/ fr 44

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
10.2	B.2.10.2	A	Les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leur partenariat par des accords écrits, ou par des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations et fonctions spécifiques de chaque prestataire et permettent l'échange de données opérationnelles entre tous les prestataires de services pour ce qui concerne la circulation aérienne générale. Ces accords sont notifiés à l'autorité ou aux autorités de surveillance nationale(s) concernée(s).
10.3	B.2.10.3	A	Dans les cas de fourniture de services de la circulation aérienne, l'approbation des parties contractantes concernées est requise. Dans les cas de fourniture de services météorologiques, l'approbation des parties contractantes concernées est requise, si elles ont désigné un prestataire sur une base exclusive conformément à la norme B.2.9.1.

EU/IL/Annexe VI/fr 45

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
11	B.2.10.4	A	Dans le cadre de la politique commune des transports, les parties contractantes prennent les mesures nécessaires afin que des accords écrits entre les autorités civiles et militaires compétentes, ou des dispositifs juridiques équivalents, soient conclus ou prorogés concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques.
12(1)	B.2.12.1	A	Les prestataires de services de navigation aérienne, quel que soit leur régime de propriété ou leur forme juridique, établissent, soumettent à un audit et publient leurs comptes financiers.

EU/IL/Annexe VI/fr 46

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
12(2)	B.2.12.2	A	En tout état de cause, les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et sont régulièrement soumis à un audit indépendant.
12(3)	B.2.12.3	A	Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, les prestataires de services de navigation aérienne déterminent et font apparaître les coûts et revenus provenant des services de navigation aérienne, ventilés conformément au système de tarification applicable et, le cas échéant, tiennent des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne comme ils seraient tenus de le faire si les services en question étaient fournis par des entreprises distinctes."
12(4)	B.2.12.4	A	Les parties contractantes désignent les autorités compétentes qui ont le droit de consulter les comptes des prestataires de services fournissant des services dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.

EU/IL/Annexe VI/ft 47

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
13.1	B.2.13.1	B	Pour ce qui concerne la circulation aérienne générale, les données opérationnelles pertinentes sont échangées en temps réel entre tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et les aéroports, pour répondre à leurs besoins d'exploitation. Ces données sont utilisées uniquement à des fins opérationnelles.
13.2	B.2.13.2	B	L'accès aux données opérationnelles pertinentes est accordé aux autorités concernées, aux prestataires de services de navigation aérienne détenteurs d'une certification, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports sur une base non discriminatoire.
13.3	B.2.13.3	B	Les prestataires de services détenteurs d'une certification, les usagers de l'espace aérien et les aéroports établissent des conditions uniformes d'accès à leurs données opérationnelles autres que celles visées au paragraphe 1. Les autorités de surveillance nationales approuvent ces conditions uniformes. Des règles détaillées concernant ces conditions sont définies, le cas échéant, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

EU/IL/Annexe VI/fr 48

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
18.1-18.2	B.2.18.1	A	Ni les autorités nationales de surveillance des parties contractantes, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission ne divulguent d'informations de nature confidentielle, en particulier au sujet des prestataires de services de navigation aérienne, de leurs relations d'affaires ou de la composition de leurs coûts. Cette disposition ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance des parties contractantes ou de la Commission de divulguer des informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exercice de leurs fonctions, auquel cas la divulgation est proportionnée et tient compte des intérêts légitimes des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien, des aéroports ou d'autres parties intéressées en ce qui concerne la protection de leurs secrets commerciaux.

EU/IL/Annexe VI/fr 49

B.3: règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004
relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")
modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
1	B.3.1.1	A	Un objectif est d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion communes garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien. L'utilisation de l'espace aérien est propre à permettre aux services de navigation aérienne de fonctionner comme un tout cohérent et logique, conformément au règlement (CE) n° 550/2004. Cela s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur des régions EUR et AFI de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les parties contractantes assurent la prestation de services de circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services. Les parties contractantes peuvent aussi appliquer le règlement (CE) n° 551/2004 à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'elles en informent les autres parties contractantes.

EU/IL/Annexe VI/fr 50

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
3.1	B.3.3.1	B	Les parties contractantes visent à la création et à la reconnaissance par l'OACI d'une RESIV unique.
3.2	B.3.3.2	B	La RESIV est conçue de manière à englober l'espace aérien relevant de la responsabilité des parties contractantes conformément à l'article 1 ^{er} , paragraphe 3, du règlement (CE) n° 551/2004 et peut également comprendre l'espace aérien de pays tiers européens.
3.3	B.3.3.3	B	La création de la RESIV est sans préjudice de la responsabilité des parties contractantes en matière de désignation des prestataires de services de circulation aérienne pour l'espace aérien placé sous leur responsabilité conformément à la norme B.2.8.1.
3.4	B.3.3.4	B	Les parties contractantes conservent leurs responsabilités envers l'OACI dans les limites géographiques des régions supérieures d'information de vol et des régions d'information de vol que l'OACI leur a confiées.

EU/IL/Annexe VI/fr 51

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
3 bis	B.3.3 bis.1	A	Les mesures d'exécution relatives à l'information aéronautique électronique énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israel relatif aux services aériens s'appliquent.
4	B.3.4.1	A	Les mesures d'exécution relatives aux règles de l'air et à la classification de l'espace aérien énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israel relatif aux services aériens s'appliquent.
6.1	B.3.6.1	A	Les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien permettent une utilisation optimale de l'espace aérien et donnent aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Ces fonctions de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et elles sont exercées dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.
6.2	B.3.6.2	A	Fonctions exercées par le gestionnaire de réseau dans la conception des routes et la gestion des ressources limitées, et possibilité de désigner, par exemple, Eurocontrol comme gestionnaire de réseau.

EU/IL/Annexe VI/fr 52

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
6.3	B.3.6.3	A	La Commission peut faire des ajouts à la liste de fonctions figurant dans la norme B.3.6.2 après avoir dûment consulté les acteurs du secteur concernés. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du règlement (CE) n° 551/2004 en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.
6.4	B.3.6.4	A	Les modalités d'exécution des mesures visées à l'article 6 du règlement sur l'espace aérien (551/2004), à l'exception de celles visées à l'article 6, paragraphes 6 à 9, dudit règlement, énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israel relatif aux services aériens s'appliquent. Ces mesures d'exécution concernent notamment: a) la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques, y compris l'élaboration de principes et de critères; b) la coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions pour les bandes de fréquences attribuées à la circulation aérienne générale européenne, afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau aérien européen;

EU/IL/Annexe VI/fr 53

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
			c) les autres fonctions de réseau telles que définies dans le plan directeur GTA; d) les modalités d'un processus décisionnel coopératif entre les parties contractantes, les prestataires de services de navigation aérienne et la fonction de gestion du réseau; e) les mécanismes de consultation des parties intéressées dans le cadre du processus décisionnel aux niveaux tant national qu'europpéen; et f) à l'intérieur du spectre radio attribué à la circulation aérienne générale par l'Union internationale des télécommunications, la répartition des tâches et responsabilités entre la fonction de gestion du réseau et les gestionnaires de fréquences nationales, en veillant à ce que les fonctions nationales de gestion des fréquences continuent à réaliser les assignations de fréquence qui n'ont pas d'incidence sur le réseau. Dans les cas où il y a une incidence sur le réseau, les gestionnaires de fréquence nationaux coopèrent avec les responsables des fonctions de gestion du réseau afin d'optimiser l'utilisation des fréquences.

EU/IL/Annexe VI/fr 54

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
6.5	B.3.6.5	A	Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 551/2004 sont traités au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ce processus de conception tient compte des exigences et de la complexité du trafic et des plans de performances des blocs d'espace aérien nationaux ou fonctionnels et il comprend une consultation approfondie des usagers de l'espace aérien intéressés ou des groupes représentant les usagers de l'espace aérien intéressés et des autorités militaires, en tant que de besoin.
6.6	B.3.6.6	B	Les parties contractantes confient à Eurocontrol ou à un autre organisme impartial et compétent la gestion des courants de trafic aérien, sous réserve de la mise en place de mécanismes de contrôle appropriés.
6.7	B.3.6.7	A	Les mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.

EU/IL/Annexe VI/fr 55

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
7.1	B.3.7.1	A	Les parties contractantes assurent, en tenant compte de l'organisation des aspects militaires relevant de leur compétence, l'application uniforme dans le ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et développé par Eurocontrol, afin de faciliter la gestion de l'espace et du trafic aériens dans le cadre de la politique commune des transports.
7.3	B.3.7.2	A	Les mesures d'exécution relatives à la gestion souple de l'espace aérien énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.

EU/IL/Annexe VI/fr 56

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8.1	B.3.8.1	A	Lorsque l'application de l'article 7 du règlement (CE) n° 551/2004 donne lieu à des difficultés opérationnelles importantes, les parties contractantes peuvent suspendre temporairement cette application pour autant qu'elles en informent immédiatement le comité mixte.
8.2	B.3.8.2	A	À la suite de l'introduction d'une suspension temporaire, des adaptations aux règles adoptées en application de l'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 551/2004 peuvent être élaborées pour l'espace aérien relevant de la responsabilité de la partie ou des parties contractantes concernées.

EU/IL/Annexe VI/fr 57

B.4: règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité") modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
1 + annexe I	B.4.1.1	A	Dans le cadre du champ d'application du règlement-cadre, le règlement n° 552/2004 concerne l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien. Il s'applique aux systèmes, à leurs composants et aux procédures associées spécifiées à l'annexe I du règlement (CE) n° 552/2004. L'objectif est de réaliser l'interopérabilité entre les différents systèmes, composants et procédures associées du réseau européen de gestion du trafic aérien, en tenant dûment compte des règles internationales pertinentes, en visant également à assurer l'introduction coordonnée et rapide de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ou de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic aérien.
2 + annexe II	B.4.2.1	A	Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes, leurs composants et les procédures associées satisfont aux exigences essentielles. Les exigences essentielles sont énoncées à l'annexe II du règlement (CE) n° 552/2004.

EU/IL/Annexe VI/fr 58

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
3	B.4.3.1	A	Les mesures d'exécution relatives à l'interopérabilité énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent. Les systèmes, composants et procédures associées répondent aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité pendant tout leur cycle de vie. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité doivent notamment: a) déterminer toutes les exigences spécifiques qui complètent ou affinent les exigences essentielles, notamment en ce qui concerne l'introduction coordonnée de nouveaux concepts d'exploitation ou technologies agréés et validés; et/ou c) déterminer les composants en rapport avec les systèmes;

EU/IL/Annexe VI/fr 59

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
			et/ou d) décrire les procédures spécifiques d'évaluation de la conformité faisant intervenir, le cas échéant, les organismes notifiés visés à l'article 8 du règlement (CE) n° 552/2004, sur la base des modules définis dans la décision 93/465/CEE et qui doivent être utilisés pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi de composants, ainsi que pour la vérification des systèmes; et/ou e) spécifier les conditions de mise en œuvre y compris, le cas échéant, la date à laquelle toutes les parties concernées doivent s'y conformer. Lors de l'élaboration, de l'adoption et de la révision des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, il est tenu compte des coûts et des avantages estimés des solutions techniques permettant de s'y conformer, afin de déterminer la solution la plus viable, compte tenu de la nécessité de maintenir un niveau élevé de sécurité approuvé. Une évaluation des coûts et des avantages de ces solutions pour toutes les parties concernées est jointe à chaque projet de mesure d'exécution en matière d'interopérabilité. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité sont établies conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.

EU/IL/Annexe VI/fr 60

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
4 (2)		A	Sont réputés conformes aux exigences essentielles et/ou aux mesures d'exécution en matière d'interopérabilité les systèmes et les procédures associées, ou les composants qui sont conformes aux spécifications communautaires pertinentes dont les numéros de référence ont été publiés au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> .

EU/IL/Annexe VI/fr 61

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
5 + annexe III	B.4.5.1	A	Les composants sont accompagnés d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Les éléments de cette déclaration sont énoncés à l'annexe III du règlement (CE) n° 552/2004. Le fabricant, ou son mandataire établi dans les parties contractantes, garantit et déclare, au moyen d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, qu'il a appliqué les dispositions contenues dans les exigences essentielles et dans les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité. Sont réputés conformes aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité les composants qui sont accompagnés par une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité identifient, le cas échéant, les tâches se rapportant à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des composants qui doivent être accomplies par les organismes notifiés visés à l'article 8 du règlement (CE) n° 552/2004.

EU/IL/Annexe VI/fr 62

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
6 + annexe IV	B.4.6.1	A	Les systèmes font l'objet d'une vérification CE par le prestataire de services de navigation aérienne, conformément aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité, en vue de s'assurer qu'ils répondent aux exigences essentielles du règlement (CE) n° 552/2004 et aux mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, lorsqu'ils sont intégrés dans le réseau européen de gestion du trafic aérien. Avant la mise en service d'un système, le prestataire de services de navigation aérienne concerné établit une déclaration CE de vérification confirmant la conformité et la soumet à l'autorité de surveillance nationale, accompagnée d'un dossier technique. Les éléments de cette déclaration et du dossier technique sont énoncés à l'annexe IV du règlement (CE) n° 552/2004. L'autorité de surveillance nationale peut exiger tout complément d'information nécessaire pour contrôler cette conformité. Les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité précisent, le cas échéant, les tâches se rapportant à la vérification des systèmes que doivent accomplir les organismes notifiés visés à l'article 8 du règlement (CE) n° 552/2004. La déclaration CE de vérification est sans préjudice des évaluations que l'autorité de surveillance nationale peut être appelée à réaliser pour des motifs autres que l'interopérabilité.

EU/IL/Annexe VI/fr 63

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
6 bis	B.4.6 bis.1	A	Aux fins des articles 5 et 6 du règlement (CE) n° 552/2004, tout certificat délivré conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, lorsqu'il s'applique à des constituants ou systèmes, est considéré comme une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou comme une déclaration CE de vérification, s'il établit la conformité aux exigences essentielles du règlement (CE) n° 552/2004 et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.
7.1	B.4.7.1	A	Lorsque l'autorité de surveillance nationale constate: a) qu'un composant accompagné d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou b) qu'un système accompagné d'une déclaration CE de vérification n'est pas conforme aux exigences essentielles et/ou aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité, elle prend toutes les mesures nécessaires, en tenant dûment compte de la nécessité d'assurer la sécurité et la continuité des opérations, pour limiter le domaine d'application du composant ou du système concerné ou pour en interdire l'utilisation par les entités placées sous sa responsabilité.

EU/IL/Annexe VI/fr 64

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8.1	B.4.8.1	A	Les parties contractantes notifient au comité mixte les organismes qu'elles ont désignés pour accomplir les tâches se rapportant à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visées à l'article 5 du règlement (CE) n° 552/2004, et/ou à la vérification visée à l'article 6 du règlement (CE) n° 552/2004, en indiquant le domaine de compétence de chaque organisme et son numéro d'identification obtenu de la Commission.
8.2	B.4.8.2	A	Les parties contractantes appliquent les critères visés à l'annexe V du règlement (CE) n° 552/2004 pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés répondre auxdits critères.

EU/IL/Annexe VI/fr 65

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8.3 + annexe V	B.4.8.3	A	Toute partie contractante annule la notification d'un organisme notifié si celui-ci ne remplit plus les critères figurant à l'annexe V du règlement (CE) n° 552/2004. Elle en informe immédiatement le comité mixte.
8.4	B.4.8.4	A	Sans préjudice des exigences visées à l'article 8, paragraphes 1, 2 et 3, du règlement (CE) n° 552/2004, les parties contractantes peuvent décider de désigner en tant qu'organismes notifiés les organismes agréés conformément à l'article 3 du règlement sur la fourniture de services.

EU/IL/Annexe VI/fr 66

B.5: règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodrômes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
3	B.5.3.1	A	Les définitions de l'article 3, points (d <i>bis</i>), e), f), g), q), r) et s), du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent aux normes et exigences relatives à la gestion du trafic aérien spécifiées dans la présente annexe. Toutes les références faites aux États membres s'entendent comme des références faites aux parties contractantes.
8 <i>ter</i> (1)	B.5.8 <i>ter</i> .1	A	La fourniture de GTA/SNA satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.

EU/IL/Annexe VI/fr 67

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8 <i>ter</i> (2)	B.5.8 <i>ter</i> .2	A	Les prestataires de GTA/SNA sont tenus d'être titulaires d'un certificat conformément au règlement (UE) n° 1035/2011 et au droit national applicable. Le certificat est délivré lorsque le prestataire a démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux privilèges du prestataire. Le certificat précise les privilèges accordés et le champ des services fournis.
8 <i>ter</i> (3)	B.5.8 <i>ter</i> .3	A	Par dérogation à la norme B.5.8 <i>ter</i> .2, les parties contractantes peuvent décider que les prestataires de services d'information de vol sont autorisés à déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.

EU/IL/Annexe VI/fr 68

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8 <i>ter</i> (4)	B.5.8 <i>ter</i> .4	B	Les mesures visées dans la norme B.5.8 <i>ter</i> .6 peuvent définir une exigence de certification concernant les organismes chargés de la conception, la fabrication et l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA critiques pour la sécurité. Le certificat de ces organismes est délivré lorsqu'ils ont démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés.
8 <i>ter</i> (5)	B.5.8 <i>ter</i> .5	A	Les mesures visées dans la norme B.5.8 <i>ter</i> .6 peuvent définir une exigence de certification, ou bien de validation de la part du prestataire de GTA/SNA, concernant les systèmes et composants de GTA/SNA critiques pour la sécurité. Le certificat de ces systèmes et composants est délivré, ou la validation est accordée, lorsque le demandeur a démontré que les systèmes et composants sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées dans la norme B.5.8 <i>ter</i> .1.

EU/IL/Annexe VI/fr 69

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8 <i>ter</i> (6)	B.5.8 <i>ter</i> .6	A	Les mesures d'exécution en matière de GTA/SNA visées à l'article 8 <i>ter</i> , paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 et énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
8 <i>quater</i> (1)	B.5.8 <i>quater</i> .1	A	Les contrôleurs aériens ainsi que les personnes et organismes intervenant dans la formation et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale des contrôleurs aériens satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.

EU/IL/Annexe VI/fr 70

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8 quater (2)	B.5.8 quater.2	A	Les contrôleurs aériens sont tenus d'être titulaires d'une licence et d'un certificat médical correspondant au service fourni.
8 quater (3)	B.5.8 quater.3	A	La licence visée dans la norme B.5.8 quater.2 n'est délivrée que lorsque le demandeur de la licence démontre qu'il satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques, aux compétences pratiques et linguistiques et à l'expérience exposées à l'annexe V ter du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.
8 quater (4)	B.5.8 quater.4	A	Le certificat médical visé dans la norme B.5.8 quater.2 n'est délivré que lorsque le contrôleur aérien satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale exposées à l'annexe V ter du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009. Le certificat médical peut être délivré par un examinateur aéromédical ou par un centre aéromédical.

EU/IL/Annexe VI/fr 71

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8 <i>quater</i> (5)	B.5.8 <i>quater</i> .5	A	La licence et le certificat médical précisent les privilèges accordés au contrôleur aérien et la portée de ladite licence et dudit certificat.
8 <i>quater</i> (6)	B.5.8 <i>quater</i> .6	A	La capacité des organismes de formation des contrôleurs aériens, des examinateurs aéromédicaux ou des centres aéromédicaux à assumer les responsabilités liées à leurs privilèges en matière de délivrance de licences et de certificats médicaux est reconnue par un certificat.
8 <i>quater</i> (7)	B.5.8 <i>quater</i> .7	A	Un certificat est accordé aux organismes de formation, aux examinateurs aéromédicaux et aux centres aéromédicaux des contrôleurs aériens qui ont démontré satisfaire aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.

EU/IL/Annexe VI/fr 72

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
8 <i>quater</i> (8)	B.5.8 <i>quater</i> .8	A	Les personnes chargées de dispenser une formation pratique ou d'évaluer les compétences des contrôleurs aériens sont titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque la personne concernée a démontré qu'elle satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.
8 <i>quater</i> (9)	B.5.8 <i>quater</i> .9	A	Les simulateurs d'entraînement satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.
8 <i>quater</i> (10)	B.5.8 <i>quater</i> .10	A/B ¹	Les mesures d'exécution visées à l'article 10, du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 et énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.

¹ Les dispositions découlant des SARP de l'OACI relèvent de la catégorie A. Toutes les autres dispositions relèvent de la catégorie B.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
Annexe V <i>ter</i> (1)	B.5.V <i>ter</i> .1	A	a) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1^{er}, point 2 a), du règlement (CE) n° 216/2008, durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aéroport, sont exploités conformément aux règles d'exploitation générales et à toute procédure applicable prévue pour l'utilisation de l'espace aérien en question. b) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1^{er}, point 2 a), du règlement (CE) n° 216/2008, sont équipés des composants nécessaires et exploités en conséquence. Les composants utilisés dans le système de GTA/SNA sont également conformes aux exigences du point 3 de l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement n° 1108/2009.
Annexe V <i>ter</i> (2)	B.5.V <i>ter</i> .2	A	Les exigences essentielles figurant au point 2 de l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.

EU/IL/Annexe VI/fr 74

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Catégorie (soit section A soit section B de l'annexe IV, partie B)	Norme
Annexe V ter (3)	B.5.V ter.3	A	Les exigences essentielles figurant au point 3 de l'annexe V ter du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.
Annexe V ter (4)	B.5.V ter.4	A/B ¹	Les exigences essentielles figurant au point 4 de l'annexe V ter du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.
Annexe V ter (5)	B.5.V ter.5	A	Les exigences essentielles figurant au point 5 de l'annexe V ter du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.

¹ Les dispositions découlant des SARP de l'OACI relèvent de la catégorie A. Toutes les autres dispositions relèvent de la catégorie B.

PARTIE C - Environnement

C.1: directive 2002/30/CE
relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation
liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
3	C.1.3.1	Les parties contractantes veillent à ce qu'il y ait des autorités compétentes pour les questions relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports.
4	C.1.4.1	Les parties contractantes adoptent une approche équilibrée lorsqu'elles traitent des problèmes liés au bruit dans les aéroports situés sur leur territoire. Elles peuvent également envisager des incitations économiques comme mesure de gestion du bruit.
	C.1.4.2	Lorsqu'elles envisagent d'introduire des restrictions d'exploitation, les autorités compétentes prennent en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à chaque aéroport.

EU/IL/Annexe VI/fr 76

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
	C.1.4.3	Les mesures ou combinaisons de mesures prises ne sont pas plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour un aéroport donné. Elles n'introduisent aucune discrimination en fonction de la nationalité ou de l'identité du transporteur aérien ou du constructeur d'aéronefs.
	C.1.4.4	Les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention relative à l'aviation civile internationale.
5 + annexe II (1-3)	C.1.5.1	Lorsqu'une décision relative aux restrictions d'exploitation est envisagée, il est tenu compte des informations visées à l'annexe II, points 1 à 3, de la directive 2002/30/CE dans la mesure où cela est approprié et possible, pour ce qui est des restrictions d'exploitation concernées et des caractéristiques de l'aéroport.

EU/IL/Annexe VI/fr 77

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
7	C.1.7.1	Les règles relatives à l'évaluation des restrictions d'exploitation ne s'appliquent pas: a) aux restrictions d'exploitation qui sont déjà décidées à la date de mise en œuvre de la présente norme validée par une décision du comité mixte comme prévu dans l'annexe II, point 5, de l'accord euro-méditerranéen UE-Israel relatif aux services aériens; b) aux modifications mineures d'ordre technique apportées aux restrictions d'exploitation partielles qui n'ont aucune incidence significative en termes de coûts pour les exploitants de compagnies aériennes d'un aéroport donné et qui ont été introduites après la mise en œuvre de la présente norme comme prévu ci-dessus.
9	C.1.9.1	Dans certains cas, les parties contractantes peuvent autoriser, sur des aéroports situés sur leur territoire, l'exploitation particulière d'aéronefs qui ne pourrait avoir lieu sur la base des autres dispositions de la directive 2002/30/CE, dans les cas suivants: a) aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère si exceptionnel qu'il serait déraisonnable de ne pas accorder de dérogation temporaire; b) aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien.

EU/IL/Annexe VI/fr 78

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
10	C.1.10.1	Les parties contractantes veillent à ce que les procédures de consultation des parties intéressées pour l'application des restrictions d'exploitation soient établies conformément au droit national applicable.
11	C.1.11.1	Chaque partie contractante informe immédiatement l'autre partie contractante de toute nouvelle mesure de restriction d'exploitation qu'elle a décidé d'appliquer dans un aéroport situé sur son territoire.
12	C.1.12.1	Les parties contractantes veillent à ce qu'il existe un droit de recours contre les décisions prises en matière de restrictions d'exploitation, devant une instance d'appel autre que l'autorité qui a adopté la décision contestée, conformément à la législation et aux procédures nationales.
Annexe II (1-3)		Informations visées dans la norme C.1.5.1.

EU/IL/Annexe VI/fr 79

C.2: directive 2006/93/CE

relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16

de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988)

Numéro de l'article	Numéro de la norme	Norme
1	C.2.1.1	Applicabilité: a. avions dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes; ou b. avions dont l'aménagement intérieur certifié comporte plus de 19 sièges passagers.
2	C.2.2.2	Tous les avions à réaction subsoniques civils doivent être conformes aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du volume 1 de l'annexe 16 de la convention.
3	C.2.3.1	Des dérogations peuvent être accordées à l'obligation d'exploiter les avions à réaction subsoniques civils selon les normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du volume 1 de l'annexe 16 de la convention dans les cas suivants: a) avions présentant un intérêt historique; b) utilisation temporaire d'avions dont l'utilisation présente un caractère exceptionnel tel qu'il serait déraisonnable de refuser une dérogation temporaire; et c) utilisation temporaire d'avions effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien.

EU/IL/Annexe VI/fr 80

Numéro de l'article	Numéro de la norme	Norme
3	C.2.3.2	Lorsqu'une partie contractante accorde une dérogation pour des raisons d'intérêt historique, elle en informe les autorités compétentes de l'autre partie contractante. Toute partie contractante reconnaît les dérogations accordées par une autre partie contractante pour les avions qui sont immatriculés sur les registres de cette dernière.
5	C.2.5.1	Les parties contractantes arrêtent les mesures coercitives applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la directive 2006/93/CE et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ces mesures. Les mesures prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

EU/IL/Annexe VI/fr 81

PARTIE D - Responsabilité des transporteurs aériens

D.1: règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil
relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident modifié par le règlement (CE) n° 889/2002

Numéro de l'article	Numéro de la norme	Norme
2(1)(a), 2(1)(c)-(g)	D.1.2.1	Les définitions de l'article 2 s'appliquent aux exigences réglementaires et aux normes relatives à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident spécifiées dans la présente annexe.
3	D.1.3.1	Application de la convention de Montréal de 1999 par les parties contractantes, y compris aux vols nationaux.
5	D.1.5.1	Les parties contractantes veillent à ce que les transporteurs aériens versent aux personnes physiques ayant droit à indemnisation une avance leur permettant de faire face à leurs besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi.
6	D.1.6.1	Les parties contractantes veillent à ce que tous les transporteurs aériens mettent à la disposition des passagers à tous les points de vente un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité à l'égard des passagers et de leurs bagages.

EU/IL/Annexe VI/fr 82

PARTIE E - Droits des consommateurs

E.1 : directive 90/314/CEE
concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
1	E.1.1.1	Rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des parties contractantes concernant les voyages à forfait, les vacances et circuits à forfait, vendus ou offerts à la vente sur le territoire des parties contractantes.
2	E.1.2.1	Les définitions de l'article 2 de la directive 90/314/CEE s'appliquent aux normes et exigences relatives aux voyages à forfait, vacances et circuits à forfait spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu. Aux fins de la présente annexe, la définition du terme "forfait" s'énonce comme suit: forfait: la combinaison préalable d'au moins deux des éléments suivants, lorsqu'elle est vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris: a) transport ; b) logement ; c) autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait. La facturation séparée de divers éléments d'un même forfait ne soustrait pas l'organisateur ou le détaillant aux obligations de la présente annexe.

EU/IL/Annexe VI/fr 83

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
3	E.1.3.1	L'organisateur et le détaillant doivent fournir des informations complètes et précises. Si une brochure est mise à la disposition du consommateur, elle doit indiquer de manière lisible, claire et précise le prix ainsi que les informations appropriées concernant les éléments suivants: a) la destination, les moyens, les caractéristiques et les catégories de transport utilisés; b) le mode d'hébergement, sa situation, sa catégorie ou son niveau de confort et ses principales caractéristiques, son homologation et son classement touristique; c) les repas fournis; d) l'itinéraire; e) les informations d'ordre général concernant les conditions applicables en matière de passeports et de visas, ainsi que les formalités sanitaires nécessaires pour le voyage et le séjour;

EU/IL/Annexe VI/fr 84

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		f) le montant ou le pourcentage du prix à verser à titre d'acompte et le calendrier pour le paiement du solde; g) si le forfait exige pour sa réalisation un nombre minimal de personnes et, dans ce cas, la date limite d'information du consommateur en cas d'annulation. Les informations engagent ceux qui les fournissent, sauf si les conditions suivantes sont remplies: - des changements dans ces informations ont été clairement communiqués au consommateur avant la conclusion du contrat; auquel cas la brochure doit en faire état expressément, - des modifications interviennent ultérieurement à la suite d'un accord entre les parties au contrat.

EU/IL/Annexe VI/fr 85

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(1), 4(2)	E.1.4.1	L'organisateur et/ou le détaillant fournissent au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, avant la conclusion du contrat, les informations d'ordre général concernant les conditions applicables en matière de passeports et de visas, et notamment quant aux délais pour leur obtention, ainsi que les informations relatives aux formalités sanitaires nécessaires pour le voyage et le séjour. L'organisateur et/ou le détaillant doivent fournir au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, en temps voulu avant le début du voyage, les informations suivantes: i) les horaires et les lieux des escales et correspondances, ainsi que l'indication de la place à occuper par le voyageur (par exemple la cabine ou la couchette s'il s'agit d'un bateau, ou le compartiment couchettes ou le wagon-lit s'il s'agit d'un train); ii) le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de la représentation locale de l'organisateur et/ou du détaillant ou, à défaut, les nom, adresse et numéro de téléphone des organismes locaux susceptibles d'aider le consommateur en cas de difficultés. Lorsque ces représentations et ces organismes n'existent pas, le consommateur doit disposer en tout état de cause d'un numéro d'appel d'urgence ou de toute autre information lui permettant d'établir le contact avec l'organisateur et/ou le détaillant;

EU/IL/Annexe VI/fr 86

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		iii) pour les voyages et séjours de mineurs d'âge à l'étranger, les informations permettant d'établir un contact direct avec l'enfant ou le responsable sur place de son séjour; Selon le forfait considéré, le contrat comprend au moins les clauses figurant ci-dessous pour autant qu'elles s'appliquent au forfait en question: a) la destination ou les destinations du voyage et, en cas de séjour fractionné, les différentes périodes et leurs dates; b) les moyens, les caractéristiques et les catégories de transports utilisés, les dates, heures et lieux de départ et de retour; c) lorsque le forfait comprend un hébergement, sa situation, sa catégorie touristique ou son niveau de confort, et ses principales caractéristiques, sa conformité au regard de la réglementation de l'État d'accueil concerné, le nombre de repas fournis; d) si le forfait exige pour sa réalisation un nombre minimum de personnes et, dans ce cas, la date limite d'information du consommateur en cas d'annulation; e) l'itinéraire; f) les visites, les excursions ou autres services inclus dans le prix total convenu du forfait; g) le nom et l'adresse de l'organisateur, du détaillant et, s'il y a lieu, de l'assureur;

EU/IL/Annexe VI/fr 87

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		h) le prix du forfait ainsi qu'une indication de toute révision éventuelle du prix au sens de la norme E.1.4.2 et l'indication des éventuelles redevances et taxes afférentes à certains services (taxes d'atterrissage, de débarquement ou d'embarquement dans les ports et les aéroports, taxes de séjour) lorsqu'elles ne sont pas incluses dans le prix du forfait; i) le calendrier et les modalités de paiement du prix; j) les desiderata particuliers que le consommateur a fait connaître à l'organisateur ou au détaillant au moment de la réservation et que l'un et l'autre ont acceptés; k) les délais dans lesquels le consommateur doit formuler une éventuelle réclamation pour l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat. Toutes les clauses du contrat doivent être consignées par écrit ou sous toute autre forme compréhensible et accessible au consommateur et doivent lui être communiquées préalablement à la conclusion du contrat; le consommateur doit également en recevoir une copie.

EU/IL/Annexe VI/fr 88

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(4)	E.1.4.2	Interdiction de modifier le prix, sauf si le contrat prévoit expressément la possibilité d'une révision tant à la hausse qu'à la baisse, et en détermine les modalités précises de calcul, uniquement pour tenir compte des variations: - du coût des transports, y compris le coût du carburant, - des redevances et taxes afférentes à certains services, telles que les taxes d'atterrissage, de débarquement ou d'embarquement dans les ports et les aéroports, - des taux de change appliqués au forfait considéré, - des frais d'hôtel. Au cours d'une période précise, à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante, qui précède la date de départ prévue, le prix fixé au contrat ne sera pas majoré, à condition que le consommateur ait payé l'intégralité du forfait.
4(5)	E.1.4.3	Si un élément essentiel du contrat est modifié avant le départ, le consommateur pourra: - soit résilier le contrat sans pénalité, - soit accepter un avenant au contrat précisant les modifications apportées et leur incidence sur le prix.

EU/IL/Annexe VI/fr 89

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(6)	E.1.4.4	En cas d'annulation du forfait avant la date de départ convenue pour des raisons autres qu'une faute du consommateur, ce dernier a droit: a) soit à un autre forfait de qualité équivalente ou supérieure au cas où l'organisateur et/ou le détaillant peuvent le lui proposer. Si le forfait offert en substitution est de qualité inférieure, l'organisateur doit rembourser au consommateur la différence de prix; b) soit au remboursement dans les meilleurs délais de toutes les sommes versées par lui en vertu du contrat. Dans ce cas, il a droit, si cela est approprié, à un dédommagement pour inexécution du contrat, qui lui est versé soit par l'organisateur, soit par le détaillant, selon ce que prescrit la législation de la partie contractante concernée, sauf lorsque: i) l'annulation résulte du fait que le nombre de personnes inscrites pour le forfait est inférieur au nombre minimum exigé et que le consommateur est informé de l'annulation, par écrit, dans les délais indiqués dans la description du forfait; ou ii) l'annulation, à l'exclusion d'une surréservation, est imputable à un cas de force majeure, à savoir à des circonstances étrangères à celui qui l'invoque, anormales et imprévisibles, dont les conséquences n'auraient pu être évitées malgré toutes les diligences déployées.

EU/IL/Annexe VI/fr 90

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(7)	E.1.4.5	Lorsque, après le départ du consommateur, une part importante des services prévus par le contrat n'est pas fournie ou que l'organisateur constate qu'il ne pourra assurer une part importante des services prévus, le consommateur a droit: sans supplément de prix pour lui, à d'autres arrangements appropriés pour la continuation du forfait et, le cas échéant, à un dédommagement à concurrence de la différence entre les prestations prévues et fournies. Lorsque de tels arrangements sont impossibles ou ne sont pas acceptés par le consommateur pour des raisons valables, il fournit, le cas échéant, au consommateur, sans supplément de prix, un moyen de transport équivalent qui le ramène au lieu de départ ou à un autre lieu de retour convenu avec lui et, le cas échéant, dédommage le consommateur.
5(1)	E.1.5.1	Les parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour que l'organisateur et/ou le détaillant partie au contrat soient responsables à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant de ce contrat, que ces obligations soient à exécuter par eux-mêmes ou par d'autres prestataires de services et ceci sans préjudice du droit de l'organisateur et/ou du détaillant d'agir contre ces autres prestataires de services.

EU/IL/Annexe VI/fr 91

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
5(2)-5(4)	E.1.5.2	Le consommateur a droit à un dédommagement en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat, sauf si certaines conditions indiquées dans la directive 90/314:CEE sont remplies. L'organisateur et/ou le détaillant partie au contrat sont tenus de faire diligence pour venir en aide au consommateur en difficulté, même si l'organisateur ou le détaillant n'est pas responsable des dommages, du fait que les manquements sont imputables à un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, revêtant un caractère imprévisible ou insurmontable, ou qu'ils sont dus à un cas de force majeure, telle que définie dans la norme E.1.4.4, ou à un événement que l'organisateur et/ou le détaillant ou le prestataire, avec toute la diligence nécessaire, ne pouvaient pas prévoir ou surmonter.
6	E.1.6.1	En cas de réclamation, l'organisateur et/ou le détaillant doivent faire preuve de diligence pour trouver des solutions appropriées.

EU/IL/Annexe VI/fr 92

E.3: règlement (CE) n° 261/2004

établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers
en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
1	E.3.1.1	Reconnaissance de droits minimum aux passagers dans les situations suivantes: a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté; b) en cas d'annulation de leur vol; c) en cas de vol retardé.
2	E.3.2.1	Les définitions de l'article 2 du règlement (CE) n° 261/2004 s'appliquent aux normes et exigences relatives à l'établissement de règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.

EU/IL/Annexe VI/fr 93

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
3(2)-(3)	E.3.3.1	Les exigences réglementaires et les normes s'appliquent à condition que les passagers: a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5 du règlement (CE) n° 261/2004, se présentent à l'enregistrement: - comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé et s'il est prouvé que le passager a reçu une notification, ou, en l'absence d'indication d'heure, - au plus tard au cours d'une période précise, à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante, avant l'heure de départ publiée; ou b) aient été transférés, par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison. Les exigences réglementaires et les normes ne s'appliquent pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Toutefois, elles s'appliquent aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.

EU/IL/Annexe VI/fr 94

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(1)	E.3.4.1	Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées dans la présente norme, d'une assistance conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004.
4(2)	E.3.4.2	Lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, le transporteur aérien effectif peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté.
4(3)	E.3.4.3	S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise ces derniers et leur offre une assistance (les passagers se voient offrir le choix entre le remboursement du prix de leur billet ainsi qu'un vol retour, le cas échéant, ou un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges; des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer; la possibilité d'effectuer deux appels téléphoniques ou d'envoyer deux télécopies ou deux messages électroniques; un hébergement à l'hôtel, s'il y a lieu, et le transport entre l'aéroport et le lieu d'hébergement) conformément à la législation applicable de la partie contractante.

EU/IL/Annexe VI/fr 95

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
5(1)	E.3.5.1	En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés: a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance (i) choix entre le remboursement du prix de leur billet ainsi qu'un vol retour, le cas échéant, ou un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges; et ii) en cas de réacheminement, des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer, la possibilité d'effectuer deux appels téléphoniques ou d'envoyer deux télécopies ou deux messages électroniques, ainsi qu'un hébergement à l'hôtel, s'il y a lieu, et le transport entre l'aéroport et le lieu d'hébergement] et b) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol bien avant l'heure de départ prévue (délai précis à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante) ou qu'ils soient informés ultérieurement et si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir et d'atteindre leur destination finale dans des délais précis (proches de l'heure de départ et de l'heure d'arrivée prévues) à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante.
5(2)	E.3.5.2	Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.

EU/IL/Annexe VI/fr 96

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
5(3)	E.3.5.3	Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser d'indemnisation s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.
5(4)	E.3.5.4	Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait.
6	E.3.6.1	Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé de deux heures ou plus par rapport à l'heure de départ prévue, les passagers se voient proposer une assistance par le transporteur aérien effectif (des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer, et la possibilité d'effectuer deux appels téléphoniques ou d'envoyer deux télécopies ou deux messages électroniques); lorsque le retard est d'au moins cinq heures, le passager peut soit attendre le vol initialement prévu, soit obtenir le remboursement du prix du billet ainsi qu'un vol retour, le cas échéant, avec une assistance supplémentaire sous la forme d'un hébergement à l'hôtel si le retard est tel qu'il nécessite de passer une ou plusieurs nuits sur place, ainsi que le transport entre l'aéroport et le lieu d'hébergement.

EU/IL/Annexe VI/fr 97

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
7	E.3.7.1	Lorsqu'une indemnisation doit être effectuée, son montant est fixé à: a) 1 250 NIS ou 250 EUR pour tous les vols de 2 000 kilomètres ou moins; b) 2 000 NIS ou 400 EUR pour les vols de 2 000 à 4 500 kilomètres; c) 3 000 NIS ou 600 EUR pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b). Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation. Lorsqu'un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé d'un laps de temps court et précis, à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante, le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation. L'indemnisation est payée en espèces, par virement bancaire électronique ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services.

EU/IL/Annexe VI/fr 98

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
8(3)	E.3.8.1	Dans le cas d'une ville, d'une agglomération ou d'une région desservie par plusieurs aéroports, si le transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination d'un aéroport autre que celui qui était initialement prévu, le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert des passagers entre l'aéroport d'arrivée et l'aéroport initialement prévu ou une autre destination proche convenue avec le passager.
10(1)	E.3.10.1	Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne peut réclamer aucun supplément.
10(2)	E.3.10.2	Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il procède à un remboursement conformément à la législation applicable de la partie contractante.
11(1)	E.3.11.1	Les transporteurs aériens effectifs donnent la priorité aux personnes à mobilité réduite et aux personnes ou aux chiens guides certifiés qui les accompagnent ainsi qu'aux enfants non accompagnés.
11(2), 9(3)	E.3.11.2	En cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard, les personnes à mobilité réduite et les personnes qui les accompagnent, ainsi que les enfants non accompagnés, ont droit à une prise en charge qui leur est fournie dès que possible. En assurant cette prise en charge, le transporteur aérien effectif veille tout particulièrement aux besoins des personnes à mobilité réduite et des personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants non accompagnés.

EU/IL/Annexe VI/fr 99

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
12	E.3.12.1	Les normes prévues par le règlement (CE) n° 261/2004 s'appliquent sans préjudice du droit des passagers à une indemnisation complémentaire. L'indemnisation accordée en vertu du règlement (CE) n° 261/2004 peut être déduite d'une telle indemnisation. Sans préjudice des principes et règles pertinents du droit national, les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux passagers qui ont volontairement renoncé à leur réservation conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004.
13	E.3.13.1	Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du règlement (CE) n° 261/2004, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le règlement (CE) n° 261/2004 ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou à une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables.

EU/IL/Annexe VI/fr 100

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
14(1)	E.3.14.1	Le transporteur aérien effectif veille à ce qu'un avis reprenant le texte suivant (ou un contenu similaire), imprimé en caractères bien lisibles, soit affiché bien en vue dans la zone d'enregistrement ou refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant vos droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance."
14(2)	E.3.14.2	Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol présente à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 261/2004. Il présente également cette notice à tout passager subissant un retard important.

EU/IL/Annexe VI/fr 101

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
15	E.3.15.1	Les obligations envers les passagers qui sont énoncées par le présent règlement ne peuvent être limitées ou levées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport. Si toutefois une telle dérogation ou une telle clause restrictive est appliquée à l'égard d'un passager, ou si un passager n'est pas dûment informé de ses droits et accepte, par conséquent, une indemnisation inférieure à celle prévue par le règlement (CE) n° 261/2004, ce passager a le droit d'entreprendre les démarches nécessaires auprès des tribunaux compétents en vue d'obtenir une indemnisation complémentaire.
16	E.3.16.1	Les parties contractantes veillent au respect des présentes exigences réglementaires et normes découlant du règlement (CE) n° 261/2004. Les mesures coercitives, pouvant se fonder notamment sur des jugements de droit civil, doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

EU/IL/Annexe VI/fr 102

E.4: règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006
concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
1(1)	E.4.1.1	Établissement de règles relatives à la protection et à l'assistance en faveur des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite qui font des voyages aériens, afin de les protéger contre la discrimination et de garantir qu'elles reçoivent une assistance.
2	E.4.2.1	Les définitions de l'article 2 du règlement (CE) n° 1107/2006 s'appliquent aux normes et exigences relatives aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.
3	E.4.3.1	Un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages ne peut refuser, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, d'accepter une réservation pour un vol ou d'embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, si cette personne dispose d'un billet et d'une réservation valables.

EU/IL/Annexe VI/fr 103

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(1)	E.4.4.1	Un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages peut, pour cause de handicap, refuser d'accepter une réservation pour une personne handicapée ou pour une personne à mobilité réduite ou refuser d'embarquer cette personne: a) afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné; b) si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de cette personne handicapée ou à mobilité réduite. En cas de refus d'accepter une réservation pour les motifs mentionnés aux points a) ou b), le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages s'efforce, dans les limites du raisonnable, de proposer une autre solution acceptable à la personne concernée. Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite à laquelle l'embarquement est refusé sur la base de son handicap ou de sa mobilité réduite et toute personne qui l'accompagne bénéficient du droit au remboursement ou au réacheminement prévu à l'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004. Le droit à un vol retour ou à un réacheminement est subordonné à la réunion de toutes les conditions de sécurité.

EU/IL/Annexe VI/fr 104

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(2)	E.4.4.2	Afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné, un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages peut exiger qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert.
4(3)	E.4.4.3	Obligation, pour les transporteurs ou leurs agents, de mettre à la disposition des passagers handicapés les informations relatives aux règles de sécurité qu'ils appliquent au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef. Un organisateur de voyages met à disposition ces règles de sécurité et restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre à la vente.

EU/IL/Annexe VI/fr 105

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
4(4)	E.4.4.4	Lorsqu'un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages fait usage d'une dérogation prévue par les normes E.4.4.1 ou E.4.4.2, il informe immédiatement la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite de ses motifs. Sur demande, le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages communique ces motifs par écrit à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite dans un délai précis et le plus court possible après la demande, à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante, compte tenu des intérêts des personnes à mobilité réduite.
5(1)-5(2)	E.4.5.1	L'entité gestionnaire de l'aéroport désigne, en tenant compte des spécificités locales, les points d'arrivée et de départ, situés dans le périmètre de l'aéroport ou à un point qu'elle contrôle directement, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments du terminal, où les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite peuvent aisément annoncer leur arrivée à l'aéroport et demander de l'assistance. Les points d'arrivée et de départ sont signalés clairement et donnent, sous des formes accessibles, les informations de base concernant l'aéroport.

EU/IL/Annexe VI/fr 106

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
6(1)	E.4.6.1	Les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception, à tous leurs points de vente sur le territoire des parties contractantes auquel le traité s'applique, y compris la vente par téléphone et par l'internet, des notifications de besoin d'assistance émanant des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite.
6(2)-6(3)	E.4.6.2	Lorsqu'un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages reçoit une notification préalable de besoin d'assistance, il communique les informations en question avant l'heure de départ publiée du vol: a) aux entités gestionnaires des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, et b) au transporteur aérien effectif, s'il n'y a pas eu de réservation effectuée auprès de ce transporteur, à moins que l'identité du transporteur aérien effectif ne soit pas connue au moment de la notification, auquel cas les informations sont communiquées dès que cela est faisable. La définition exacte et les modalités de la "notification préalable" sont déterminées dans les règles et procédures applicables des parties contractantes.

EU/IL/Annexe VI/fr 107

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
6(4) + annexe I		Dès que possible après le départ du vol, le transporteur aérien effectif informe l'entité gestionnaire de l'aéroport de destination, s'il est situé sur le territoire d'une partie contractante, du nombre de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite sur ce vol qui ont besoin de l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 ainsi que de la nature de cette assistance.
7(1)	E.4.7.1	Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive dans un aéroport pour un voyage aérien, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, à condition que ses besoins particuliers en vue de cette assistance aient été notifiés au préalable au transporteur aérien ou à son agent ou à l'organisateur de voyages concerné. Cette notification couvre aussi un vol de retour, si le vol aller et le vol de retour ont été réservés auprès du même transporteur aérien. La définition exacte et les modalités de la "notification préalable" sont déterminées dans les règles et procédures applicables des parties contractantes.

EU/IL/Annexe VI/fr 108

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
7(2)	E.4.7.2	Lorsque l'utilisation d'un chien d'assistance reconnu est requise, il est accédé à cette exigence à condition que notification en ait été faite au transporteur aérien ou à son agent ou à l'organisateur de voyages conformément aux règles nationales applicables au transport de chiens d'assistance à bord des aéronefs, lorsque de telles règles existent.
7(3)	E.4.7.3	Si aucune notification n'a été effectuée conformément aux règles nationales applicables, l'entité gestionnaire fait tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour fournir une assistance de telle sorte que la personne concernée soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.
7(4)	E.4.7.4	Les dispositions de la norme E.4.7.1 s'appliquent, à condition que: a) la personne se présente à temps à l'enregistrement; b) la personne arrive à temps à un point situé à l'intérieur du périmètre de l'aéroport et désigné conformément à la norme E.4.5.1. La définition exacte et les modalités du terme "à temps" sont déterminées dans les règles et procédures applicables des parties contractantes.

EU/IL/Annexe VI/fr 109

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
7(5)	E.4.7.5	Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite transite par un aéroport d'une partie contractante ou est transférée par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages du vol pour lequel elle possède une réservation vers un autre vol, il incombe à l'entité gestionnaire de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.
7(6)-7(7)	E.4.7.6	Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive par voie aérienne dans un aéroport d'une partie contractante, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 est fournie, de telle manière que cette personne soit en mesure d'atteindre le point de départ de l'aéroport, au sens de la norme E.4.5.1. L'assistance fournie est, dans la mesure du possible, conforme aux besoins particuliers du passager concerné.

EU/IL/Annexe VI/fr 110

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
8	E.4.8.1	Il incombe à l'entité gestionnaire d'un aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 est fournie sans majoration de prix aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. L'entité gestionnaire peut fournir cette assistance elle-même. Tout en conservant sa responsabilité, et à condition de satisfaire en permanence aux normes de qualité visées dans la norme E.4.9.1, elle peut aussi conclure un contrat avec un ou plusieurs tiers pour fournir l'assistance. En coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, l'entité gestionnaire peut conclure un ou plusieurs contrats de ce type de sa propre initiative ou sur demande, notamment sur demande d'un transporteur aérien, et en tenant compte des services existant dans l'aéroport concerné. Au cas où elle rejette une telle demande, l'entité gestionnaire fournit une justification écrite.

EU/IL/Annexe VI/fr 111

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
9	E.4.9.1	A l'exception des aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 150 000 mouvements de passagers commerciaux, l'entité gestionnaire fixe des normes de qualité pour l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 et détermine les besoins en ressources pour les atteindre, en coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et les organisations représentant les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite. Lors de l'établissement de ces normes, il est pleinement tenu compte des politiques et codes de conduite internationalement reconnus en ce qui concerne la facilitation du transport de personnes handicapées ou de personnes à mobilité réduite, notamment du code de bonne conduite de la CEAC sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite. L'entité gestionnaire d'un aéroport publie ses normes de qualité. Un transporteur aérien et l'entité gestionnaire d'un aéroport peuvent convenir que, pour les passagers que le transporteur aérien transporte à destination et au départ de cet aéroport, l'entité gestionnaire fournira une assistance d'un niveau plus élevé que celui prévu dans les normes mentionnées plus haut, ou fournira des services supplémentaires par rapport à ceux spécifiés à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006.

EU/IL/Annexe VI/fr 112

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
10 + annexe II	E.4.10.1	Un transporteur aérien fournit l'assistance spécifiée à l'annexe II du règlement (CE) n° 1107/2006 sans majoration de prix à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite qui part d'un aéroport auquel le règlement (CE) n° 1107/2006 s'applique, qui arrive à un tel aéroport ou qui transite par un tel aéroport, à condition que cette personne remplisse les conditions définies dans les normes E.4.7.1, E.4.7.2 et E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport: a) s'assurent que l'ensemble de leur personnel, y compris le personnel de tout sous-traitant, qui fournit une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, sait comment répondre aux besoins de ces personnes en fonction de leur handicap ou de leur réduction de mobilité; b) fournissent à l'ensemble de leur personnel travaillant à l'aéroport en contact direct avec les voyageurs une formation de sensibilisation au handicap et sur l'égalité de traitement des personnes handicapées; c) s'assurent que, à l'embauche, tous les nouveaux salariés assistent à une formation relative au handicap et que, en temps opportun, le personnel suit des sessions de rappel.
12	E.4.12.1	Lorsque des fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou d'assistance sont perdus ou endommagés durant leur manipulation à l'aéroport ou leur transport à bord d'un aéronef, le passager auquel l'équipement appartient est indemnisé conformément aux règles du droit international et national.

EU/IL/Annexe VI/fr 113

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
13	E.4.13.1	Les obligations envers les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite qui sont énoncées par le règlement (CE) n° 1107/2006 ne peuvent être limitées ou levées.
14	E.4.14.1	Chaque partie contractante désigne un organisme ou des organismes chargés de l'application du règlement (CE) n° 1107/2006 en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports. Le cas échéant, cet organisme ou ces organismes prennent les mesures nécessaires au respect des droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, y compris en ce qui concerne le respect des normes de qualité visées dans la norme E 4.9.1. Les parties contractantes s'informent mutuellement de l'organisme ou des organismes qui ont été désignés.

EU/IL/Annexe VI/fr 114

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
15	E.4.15.1	Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui estime que le règlement (CE) n° 1107/2006 a été enfreint peut porter la question à l'attention de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou à celle du transporteur aérien concerné, selon le cas. Si la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite n'obtient pas satisfaction de cette manière, les plaintes peuvent être déposées auprès de l'organisme ou des organismes désignés en vertu de la norme E.4.1.4.1, pour infraction présumée au règlement. Les parties contractantes prennent des mesures pour informer les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite de leurs droits en vertu du règlement (CE) n° 1107/2006 et de la possibilité de déposer plainte auprès de cet organisme ou de ces organismes désignés.
16	E.4.16.1	Les parties contractantes déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du règlement (CE) n° 1107/2006 et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ce régime. Les sanctions ainsi prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. À la demande d'une partie contractante, l'autre partie contractante lui notifie les dispositions relatives aux sanctions.

EU/IL/Annexe VI/fr 115

PARTIE F

F.1: directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Point (de l'annexe) n°	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
1	F.1.1.1	Les normes et exigences spécifiées dans la présente annexe s'appliquent au temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile.
2	F.1.2.1	Les définitions figurant dans la clause 2 de la directive 2000/79/CE du Conseil s'appliquent aux normes et exigences concernant le temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.

EU/IL/Annexe VI/fr 116

Point (de l'annexe) n°	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
3(1)	F.1.3.1	Les membres de l'équipage de conduite dans l'aviation civile bénéficient d'un congé annuel payé d'au moins quatre semaines, conformément aux conditions d'obtention et d'octroi prévues par les législations et/ou pratiques nationales. Les membres du personnel de cabine dans l'aviation civile bénéficient d'un congé annuel payé conformément à la législation applicable de la partie contractante.
4(1) point a)	F.1.4.1	Le personnel mobile dans l'aviation civile bénéficie d'un examen de santé gratuit préalablement à son embauche et à intervalles réguliers par la suite.
4(1) point b)	F.1.4.2	Le personnel mobile dans l'aviation civile souffrant de problèmes de santé reconnus comme étant liés au fait qu'il travaille également de nuit est transféré, chaque fois que cela est possible, à un travail de jour mobile ou non mobile pour lequel il est apte.
4(2)	F.1.4.3	L'examen de santé gratuit est soumis à l'obligation de secret médical.
4(3)	F.1.4.4	L'examen de santé gratuit peut être réalisé dans le cadre du système national de santé.
5(1)	F.1.5.1	Le personnel navigant dans l'aviation civile bénéficie d'une protection en matière de sécurité et de santé adaptée à la nature de son travail.

EU/IL/Annexe VI/fr 117

Point (de l'annexe) n°	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
5(2)	F.1.5.2	Les services et moyens appropriés de protection et de prévention en matière de sécurité et de santé du personnel mobile dans l'aviation civile sont disponibles à tout moment.
6	F.1.6.1	Les mesures nécessaires doivent être prises pour que l'employeur qui envisage d'organiser le travail selon un certain rythme tienne compte du principe général de l'adaptation du travail au travailleur.
7	F.1.7.1	Les informations relatives aux rythmes de travail spécifiques du personnel mobile dans l'aviation civile doivent être communiquées aux autorités compétentes à leur demande.
8(1)	F.1.8.1	Le temps de travail doit être considéré sans préjudice de toute législation ultérieure des parties contractantes relative aux limitations de temps de vol et de temps de service et aux exigences en matière de repos, et conjointement avec la législation nationale dans ce domaine qui doit être prise en compte en toutes affaires s'y rapportant.

EU/IL/Annexe VI/fr 118

Point (de l'annexe) n°	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
8(2)	F.1.8.2	Le temps de vol total est plafonné à 900 heures. À cette fin, on entend par "temps de vol total" le temps pendant lequel un membre du personnel mobile se trouve en poste dans le cockpit (pour le personnel de conduite) ou dans la cabine (pour le personnel de cabine), depuis l'heure à laquelle l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'à l'heure à laquelle il s'arrête à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs sont éteints. Un écart de 15 % pour le personnel de conduite et de 20 % pour le personnel de cabine dans les valeurs mentionnées dans la présente norme est considéré comme une norme équivalente.
8(3)	F.1.8.3	Le temps de travail annuel maximal doit être réparti aussi uniformément que possible sur l'année.
9	F.1.9.1	Le personnel mobile dans l'aviation civile bénéficie de jours libres de tout service ou de réserve, notifiés à l'avance comme suit: a) au moins 7 jours par mois civil, comprenant éventuellement toute période de repos exigée par la loi et b) au moins 96 jours par année civile, comprenant éventuellement toute période de repos exigée par la loi. Un écart de 20 % par rapport aux valeurs mentionnées dans la présente norme est considéré comme une norme équivalente.

EU/IL/Annexe VI/fr 119