

Hallituksen esitys eduskunnalle Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin valtion hallituksen välisen Euro-Välimeri-ilmailusopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin valtion hallituksen välisen Euro-Välimeri-ilmailusopimuksen. Sopimus on sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimuksen voimaansaattaminen tukee hallituksen kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta. Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Israelin välillä.

Sopimuksen nojalla Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Israelin lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota palvelujaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti sekä kilpailla tasapuolisilla edellytyksillä yhdenmukaistettua sääntelyä noudattaen.

Liikenneoikeudet vapautetaan sitä mukaa, kun Israel on muokannut omia säädöksiään vastaamaan Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntöä. Sopimus ei kuitenkaan vapauta liityntälentoja edelleen muihin kolmansiin maihin kuin Välimeren ilmailualueen maihin, Länsi-Balkanin yhteisen ilmailualueen maihin, Islantiin, Liechtensteiniin, Norjaan ja Sveitsiin. Lentojen hinnoittelua koskevat rajoitukset poistetaan. Lisäksi lentoyhtiöiden väliset sopimukset yhteistunusten käytöstä ja leasingista sallitaan. Olemassa olevia kahdenvälisiä liikenneoikeusjärjestelyitä, joita sopimus ei kata, voi kuitenkin edelleen hyödyntää.

Sopimuksella vahvistetaan uusia järjestelyjä Euroopan unionin ja Israelin väliselle yhteistyölle koskien lentoliikenteen turvallisuutta, ilmailun turvaamista, ilmaliikenteenhallintaa ja ympäristökysymyksiä. Lisäksi perustetaan uusia yhteistyöjärjestelyitä, joilla varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset.

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, joka tarkastelee sopimuksen täytäntöönpanoon ja tarvittaessa sopimuksen tulkintaan ja soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti kuin sopimus Suomen osalta tulee voimaan kuukauden kuluttua viimeisen sellaisen nootin päiväyksestä, jolla osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	4
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
4.1 Taloudelliset vaikutukset	4
4.2 Ympäristövaikutukset	5
4.3 Muut vaikutukset	5
5 ASIAN VALMISTELU.....	5
6 VÄLIAIKAINEN SOVELTAMINEN	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	7
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	7
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	23
3 VOIMAANTULO.....	24
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	24
4.1 Toimivallanjako Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä	24
4.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	26
4.3 Käsittelyjärjestys.....	27
LAKIEHDOTUKSET	28
Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin valtion hallituksen välisen Euro- Välimeri-ilmailusopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta.....	28
SOPIMUSTEKSTI	29

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan unionin nykyistä ulkosuhdepolitiikkaa linjaavat vuonna 2002 Euroopan unionin tuomioistuimen antamat ns. Open Skies -tuomiot (asiat C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98). Tuomiot velvoittivat muuttamaan jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliset kahdenväliset lentoliikennesopimukset unionin oikeuden mukaisiksi. Tuomiot merkitsivät myös lentoliikennesopimusten tekemistä yhä enenevässä määrin unionin ja kolmannen maan kesken. Tuomioiden mukaan lentoliikennettä on pidettävä unionin yhteistä etua koskevana alana ja jäsenvaltioiden on otettava huomioon neuvottelessaan kansainvälisiä lentoliikennesopimuksia.

Sopimuksen kattamista aloista säädetään kansallisesti ilmailulaissa (864/2014), Liikenteen turvallisuusvirastosta annetussa laissa (863/2009) ja lentoasemaverkosta ja maksuista annetussa laissa (210/2011). Lait täydentävät laaja-alaista EU-säätelyä. Sopimusta koskeva unionilainsäädäntö on listattuna sopimuksen liitteessä.

Euroopan unionin tuomioistuin on katsonut, että unionilla on yksinomainen toimivalta tiettyjen lentoliikennesopimuksiin liittyvien kysymysten osalta. Unionin säätely sopimuksen kattamalla alalla on varsin laajaa. Liikenneoikeuksia koskeva toimivalta on kuitenkin kansallista.

Koska sopimusten kohteena oleva asia kuuluu osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemät kahdenväliset lentoliikennesopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa.

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin välinen Euro-Välimeri-ilmailusopimus on osa EU:n yhteisen ilmailualueen perustamiseen tähtäävää hanketta, jonka tarkoituksena on asteittainen lentoliikennemarkkinoiden avaaminen unionin jäsenvaltioiden ja sen lähialueiden välillä. Lopullisena tavoitteena on yhteisen ilmailualueen perustaminen. Markkinoiden avautumisen ehtona on lähialueiden ilmailua koskevan EU-lainsäädännön implementointi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Säätelyiden lähentyminen tuo uusia toimintamahdollisuuksia yrityksille ja enemmän valinnan mahdollisuuksia kuluttajille. Markkinoiden avautuminen ja sääntelyn yhtenäistyminen tapahtuvat samanaikaisesti, jotta turvataan tasapuoliset kilpailumahdollisuudet, sekä taataan riittävä lentoturvallisuuden, lennonturvaamisen ja ympäristönormien taso.

Euroopan unioni on neuvotellut lentoliikennesopimukset Länsi-Balkanin (ECAA-sopimus, SopS 36-37/2013), Georgian (SopS 42/2015), Israelin, Jordanian, ja Marokon (SopS 65/2008) kanssa. Suomi on kansallisesti hyväksynyt ECAA-sopimuksen (HE 149/2007 vp), Georgian sopimuksen (HE 225/2014 vp) ja Marokon sopimuksen (HE 163/2007 vp), ja niitä sovelletaan Suomen osalta väliaikaisesti niiden lopulliseen voimaantuloon saakka. Liikenne- ja viestintäministeriössä on parhaillaan valmistelussa myös hallituksen esitykset koskien EU:n, sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan välistä ilmailusopimusta, ja EU:n, sen jäsenvaltioiden sekä Jordanian välistä ilmailusopimusta.

2 Nykytila

Suomen ja Israelin välillä on voimassa oleva kahdenvälinen lentoliikennesopimus, joka tuli voimaan 1.3.1998. Euroopan unioni on tehnyt Israelin kanssa niin sanotun horisontaalisen lentoliikennesopimuksen vuonna 2008 (EUVL L 90, 2.4.2009 s.10), jolla saatettiin jäsenvaltioiden olemassa olevat lentoliikennesopimukset vastaamaan unionioikeuden vaatimuksia. Aiempi kahdenvälinen sopimus jää voimaan ja tämä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin kanssa tehty sopimus korvaa aiemman sopimuksen siltä osin kuin sopimukset ovat päällekkäiset. Liikenneoikeudet edelleen kolmansiin maihin (ns. viidennen vapauden liikenneoikeudet) siltä osin kuin Euroopan unionin ja Israelin välinen sopimus ei niitä koske, jäävät siis voimaan (Sopimuksen 26 artikla). Euroopan unionin ja Israelin väliset neuvottelut niin sanotusta kattavasta lentoliikennesopimuksesta käytiin vuosina 2008 - 2012, ja neuvottelujen pohjalta parafoitiin lentoliikennesopimus Tel Avivissa 22 päivänä maaliskuuta 2012. Sopimuksen voimaantulon edellytyksenä on, että kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot ratifioivat sopimuksen.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin välisen kattavan lentoliikennesopimuksen tavoitteena on luoda tasapuoliset lentoliikennemarkkinoille pääsyn edellytykset osapuolille ja yhteisen ilmailualueen perustaminen unionin jäsenvaltioiden ja Israelin välille. Markkinoiden avaamisen tavoitteena on laajentaa lentoliikennemarkkinoita ja saada markkinat vastaamaan paremmin käyttäjien eli matkustajien ja rahdinkuljettajien tarpeita.

Tasapuolisten markkinoille pääsyn ja kilpailuolosuhteiden luomiseksi sopimuksella yhtenäistetään turvallisuutta (safety), turva-asioita (security), lennonvarmistusta, sosiaalisia näkökohtia sekä ympäristöä koskevia säädöksiä.

Yhteisen ilmailualueen perustan muodostaa Euroopan unionin erityisesti lentoliikennemarkkinoita koskeva lainsäädäntö, joka on tarkemmin yksilöity sopimuksen neljännessä liitteessä. Sopimuksen täytäntöönpano edellyttää siirtymäaikojen käyttämistä.

Sopimuksella pyritään edistämään kuluttajansuojasta vuonna 1999 tehtyä eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä koskevaa yleissopimusta (Montrealin yleissopimus, HE 184/2002 vp).

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, jonka tehtävänä on hallinnoida sopimusta, sen täytäntöönpanoa ja tulkintaa sekä sen soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Esityksen tavoitteena on hyväksyä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin yhteistä ilmailualueutta koskeva sopimus Suomen osalta. Suomen hyväksyminen on osaltaan edellytys sopimuksen kansainväliselle voimaantulolle. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan blankettilailla.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Lentoliikennesopimuksella poistetaan olemassa olevia markkinoille pääsyn rajoitteita Suomen ja Israelin välillä. Rajoitteiden poistaminen edistää osapuolten välistä kauppaa, turismia ja investointeja.

4.2 Ympäristövaikutukset

Sopimuksella pyritään suojelemaan ympäristöä kehittämällä ja täytäntöön panemalla kansainvälistä lentoliikennepolitiikkaa ja tunnustamalla suvereenien valtioiden oikeus antaa ympäristön suojelua koskevaa sääntelyä.

Markkinoiden avautumisen seurauksena EU:n ja Israelin välisen lentoliikenteen oletetaan kasvavan, mikä muun muassa lisää lentomelun määrää sekä lisää kasvihuonepäästöjä.

Sopimus laajentaa Euroopan unionin ympäristösääntelyn soveltamisalaa erityisesti lentomelun osalta Israelin alueelle.

4.3 Muut vaikutukset

Sopimuksen voimaansaattaminen tukee hallituksen kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta. Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Israelin välillä.

Esityksellä ei ole vaikutuksia sotilas- ja valtionilmailuun.

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan eikä kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Neuvosto myönsi komissiolle neuvottelumandaatin vuonna 2008 (E-kirjelmä 11.12.2007, EU/2007/1742). Neuvotteluja käytiin kahdeksan kierrosta alkaen joulukuusta 2008. Neuvottelut saatiin päätökseen ja sopimusteksti parafoitiin 22 päivänä maaliskuuta 2012. Sopimus allekirjoitettiin Luxemburgissa 10.6.2013.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä sekä Liikenteen turvallisuusvirastolta ja lentoliikennepolitiikan neuvottelukunnan jäsenenä olevilta organisaatioilta. Lausunnoissa todettiin, että sopimukset ovat elinkeinoelämän edun mukaisia ja niiden vaikutus kilpailukykyyn on myönteinen. Lausunnonantajat suhtautuivat myönteisesti sopimuksen hyväksymiseen ja voimaansaattamiseen.

Finnair Oyj totesi lausunnossaan pitävänsä sopimusta tervetulleena ja pitävänsä liberaaleja sopimuksia liikenneyhteyksien parantamisen sekä hallinnollisen taakan vähentymisen vuoksi hyvänä. Finnair katsoi olevansa tyytyväinen siitä, että sopimuksessa on vapaat määräykset reitin alku- ja päätepisteen pysähdyksistä ECAA- ja Euromed-maissa, mutta pitävänsä valitettavaa, ettei sopimus mahdollista päätepisteestä "edelleen oleviin paikkoihin" lentämistä eli ilmailun viidennen vapauden käyttämistä.

Keskuskauppakamari totesi lausunnossaan suhtautuvansa myönteisesti esitykseen ja kannattavansa sopimuksessa esitettyä lentoliikennemarkkinoiden asteittaista avaamista EU:n jäsenvaltioiden sekä lähialueiden välillä. Keskuskauppakamari totesi, että sopimuksella yhtenäistetään ja selkeytetään säädosympäristöä, mikä helpottaa lentoliikennealalla toimivien yritysten toimintaa. Liikenneoikeuksien vaihteittainen vapauttaminen ja markkinoiden pääsyn rajoitteiden poistaminen myös tukevat yritysten kasvua, kilpailua ja tasapuolisia kaupallisia toimintamahdollisuuksia, joten sopimus on elinkeinoelämän edun mukainen.

Liikenteen turvallisuusvirasto piti esitystä asianmukaisena. Viraston näkemykset on otettu huomioon hallituksen esityksissä jo valmisteluvaiheessa, joten virastolla ei ollut muuta lausuttavaa.

Oikeusministeriö sekä ulkoasiainministeriö esittivät lausunnoissaan esitysteknisiä huomioita, jotka kaikki on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Puolustusministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Sisäministeriö totesi, että sillä ei ole lausuttavaa lentoliikennesopimuksesta, mutta se pitää tärkeänä, että lentoliikenteen lisääntymisen ja sujuvoitumisen yhteydessä kiinnitetään huomiota kansainvälisten toimijoiden kykyyn ja haluun toimia lainvalvontaviranomaisten yhteistyö- ja tiedonvaihokumppaneina myös rikostorjuntatarkoituksessa.

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan huomioita vero- ja tullivapauksia koskevien sopimusartiklojen yksityiskohtaisiin perusteluihin ja esityksen eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevaan jaksoon verotusta ja tulleja koskevan artiklan osalta. Täydennysehdotukset on kaikki huomioitu jatkovalmistelussa.

Ympäristöministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota ilmailusopimuksen vaikutuksiin lentomelun haittavaikutusten hallinnassa ja katsoi, että sopimus ei tule muuttamaan melun haittavaikutusten hallinnan osalta nykyistä tilannetta, joten se puoltaa sopimuksen hyväksymistä ja voimaansaattamista.

6 Väliaikainen soveltaminen

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 218 artiklan 5 kohdan (aiempi EY-sopimuksen 300 artiklan 2 kohta) mukaan neuvosto voi komission ehdotuksesta päättää unionin tekemän sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta ennen sen voimaantuloa. Suomi on jättänyt julkilausuman, jonka mukaan Suomi voi soveltaa sopimusta väliaikaisesti vasta kansallisen hyväksymisen jälkeen.

Euroopan Unionin neuvosto on 20 päivänä joulukuuta 2012 tehnyt päätöksen sopimuksen al-
lekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta yhdessä neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden edustajien kanssa (2013/398/EU, EUVL L 208, 2.8.2013, s.1). Päätöksen 3 artiklan mukaisesti unioni ja sen jäsenvaltiot soveltavat sopimusta sen voimaan tuloon saakka väliaikaisesti, jollei osapuolten mahdollisista sisäisistä menettelyistä ja/tai kansallisesta lainsäädännöstä muuta johdu, sitä päivää seuraavan kuukauden ensimmäisestä päivästä, jona on päivätty viimeinen niistä nooteista, joilla osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen sopimuksen väliaikaisen soveltamisen edellyttämien menettelyjen päätökseen saattamisesta.

Suomen perustuslaki ei sisällä nimenomaista säännöstä kansainvälisten sopimusten väliaikaisesta soveltamisesta. Jos sopimus sisältää esimerkiksi lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, on väliaikaisen soveltamisen katsottu edellyttävän eduskunnan hyväksymistä ja voimaansaattamissäädöstä. Koska Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Israelin välistä ilmailu-
aluetta koskeva sopimus sisältää eräitä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, vaati sopimus eduskunnan hyväksymisen. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset on yksilöity tarkemmin jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa.

Suomessa sopimusta on tarkoitus soveltaa väliaikaisesti ennen sen lopullista voimaantuloa. Väliaikaisesta soveltamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella hallituksen lakiesityksen 2 §:n mukaisesti.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet.

Sopimuksen I osasto sisältää sopimuksen taloudelliset määräykset.

2 artikla. *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklassa määrätään liikenneoikeuksista sekä muista oikeuksista, joita osapuolet toisilleen sopimuksella myöntävät. Artiklan 1 kohdan mukaan artiklassa määrätty oikeudet myönnetään sopimuksen I ja II liitteen mukaisesti.

Artiklassa määrätään seuraavista oikeuksista:

- a) oikeudesta ylilentoihin eli oikeudesta lentää laskeutumatta toisen osapuolen alueen yli,
- b) teknisiin välilaskuihin eli ei-kaupallisessa tarkoituksessa laskeutua toisen osapuolen alueelle muussa tarkoituksessa kuin matkustajien rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi,
- c) oikeudesta laskeutua osapuolen alueelle matkustajien, rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi joko erikseen tai yhdessä silloin kun tarjotaan sovittua lentoliikennepalvelua määrättyllä reitillä,
- d) muista sopimuksessa vahvistetuista oikeuksista.

Artiklan 2 kohdassa vahvistetaan kabotaasin kielto eli kielto osapuolten lentoliikenteen harjoittajia ottamasta toisen osapuolen alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen kohteeseen toisen osapuolen alueella.

3 artikla. *Lupien myöntäminen.* Artiklassa määrätään millä edellytyksin osapuolen toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä liikennöintilupa saatuaan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupaa koskevan hakemuksen. Liikennöintilupa on annettava mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä edellyttäen, että artiklan alakohdissa määrätty edellytykset täyttyvät.

Artiklan a alakohdassa määrätään Israelin lentoliikenteen harjoittajille myönnettävien liikennöintilupien edellytyksistä. Alakohdan mukaan liikennöintiluvan myöntämisen edellytykset täyttyvät Israelin lentoliikenteen harjoittajan osalta, jos lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Israelissa ja sillä on Israelin sovellettavan lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa, lentoliikenteen harjoittaja on Israelin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja lentoliikenteen harjoittaja on Israelin ja/tai Israelin kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta ellei sopimuksen investointeja koskevassa 5 artiklassa toisin määrätä.

Artiklan b alakohdassa määrätään Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille myönnettävien lupien edellytyksistä. Alakohdan mukaan luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajan osalta, jos lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Euroopan unionin jäsenvaltion alueella EU:n perussopimusten mukaisesti ja sillä on voimassa oleva liikennelupa, lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan Euroopan unionin jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja asianomainen toimivaltainen viranomainen on selkeästi määritelty. Suomessa lentotoiminta-

luvan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto ilmailulain 57 §:n nojalla. Lentotoimintaluvasta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (ns. EASA-asetus) ja sen nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä.

Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajan tulee lisäksi, ellei sopimuksen 5 artiklassa (Investoinnit) toisin määrätä, olla jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten tai muiden tämän sopimuksen liitteessä III lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta, ja näiden tosiasiallisessa määräysvallassa. Omistuksesta ja määräysvallasta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (ns. lentoliikenneasetus).

Artiklan c alakohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajan on täytettävä niihin lakeihin ja määräyksiin perustuvat ehdot, joita lentoliikenteen toiminnasta vastaava toimivaltainen viranomainen normaalisti soveltaa.

Artiklan d alakohdan mukaan sopimuksen lentoturvallisuutta koskevan 13 artiklan ja ilmailun turvaamista koskevan 14 artiklan määräykset tulee täyttää ja niitä soveltaa.

3a artikla. *Lentoliikenteen harjoittajien vaatimustenmukaisuutta ja kansallisuutta koskevien viranomais selvitysten tunnustaminen.* Artiklassa määrätään osapuolten toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudesta tunnustaa toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten kyseisestä lentoliikenteen harjoittajasta tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansallisuutta koskevat selvitykset, aivan kuin tällaiset selvitykset olisivat sen omien toimivaltaisten viranomaisten tekemiä. Artiklassa kielletään myös muiden lisäselvitysten tekeminen, jollei niistä ole artiklan a alakohdassa määrätty.

Artiklan a alakohdan mukaan jos vastaanottavan osapuolen toimivaltaisella viranomaisella on saatuaan lentoliikenteen harjoittajalta lupahakemuksen tai annettuaan tällaisen luvan erityinen syy epäillä, että toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten tekemästä selvityksestä huolimatta sopimuksen lupien myöntämistä koskevassa 3 artiklassa asetettuja asianmukaisten lupien myöntämiselle asettuja ehtoja ei ole noudatettu, on niiden siitä ilmoitettava toisen osapuolen viranomaisille ja perusteltava epäilynsä. Kumpi tahansa osapuoli voi pyytää neuvotte-luita, joihin voi osallistua asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten edustaja ja/tai pyytää lisätietoja. Pyyntöihin on vastattava mahdollisimman nopeasti. Jos ratkaisua ei löydy, voi kumpi tahansa osapuoli antaa asian sopimuksen 22 artiklalla perustetun sekakomitean ratkaistavaksi. Artiklan b alakohdan mukaan 4 artiklan määräyksiä ei kuitenkaan sovelleta selvityk-siin, jotka liittyvät turvallisuustodistuksiin tai -lupiin, turvajärjestelyihin tai vakuutusturvaan.

Lentoyhtiöiden vaatimuksenmukaisuudesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston ase-tuksessa (EY) N:o 1008/2008 lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (ns. lentoliikenneasetus) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevasta vakuutusvaatimuksis-ta sekä ilmailulaissa. Ilma-aluksen kansallisuudesta säädetään niin ikään ilmailulaissa.

Sopimuspuolen ilmailuviranomaisella tarkoitetaan EU:n toimivaltaan kuuluvissa asioissa Eu-roopan lentoturvallisuusvirastoa (EASA) ja jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvissa asioissa Li-i-kenteen turvallisuusvirastoa sen mukaan kuin EASA -asetuksessa ja ilmailulaissa sekä laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta säädetään.

4 artikla. *Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai rajoittaa niitä tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai rajoittaa niitä taikka muulla tavoin rajoittaa toimintaa, jos artiklan alakohdissa määrätyt edellytykset täyttyvät. Keskeisinä kriteereinä ovat osapuolten lentoliikenteen päätoimipaikan sijaitseminen joko Israelin tai Euroopan unionin jäsenvaltion alueella, voimassa oleva liikennelupa ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alaisuus.

Artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan osapuolten toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus lupien epäämiseen, peruuttamiseen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamiseen, jos Israelin lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole Israelissa tai sillä ei ole Israelissa sovellettavan lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa tai se ei ole Israelin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja jos ei sopimuksen investointeja koskevassa 5 artiklassa toisin määrätä lentoliikenteen harjoittaja ei ole Israelin ja tai sen kansalaisten tai muiden sopimuksen liitteissä III lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta tai näiden tosiasiallisessa määräysvallassa.

Artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan osapuolten toimivaltaisilla on niin ikään oikeus lupien epäämiseen, peruuttamiseen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamiseen, jos b alakohdan mukaan EU:n lentoliikenteen harjoittajan osalta lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole jäsenvaltion alueella EU:n perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassa olevaa liikennelupaa tai lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritelty tai ellei sopimuksen investointeja koskevassa 5 artiklassa toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja ei ole jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten tai muiden sopimuksen liitteessä III lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta, tai näiden tosiasiallisessa määräysvallassa.

Artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan osapuolten toimivaltaisilla viranomaisilla on yllä mainitut oikeudet lisäksi, jos lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut sopimuksen lakien ja määräysten noudattamista koskevassa 6 artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä tai d alakohdan mukaan sopimuksen lentoturvallisuutta koskevia 13 artiklan ja ilmailun turvaamista koskevia 14 artiklan määräyksiä ei ole täytetty tai niitä ei sovelleta tai e alakohdan mukaisesti jompikumpi osapuoli on tehnyt sopimuksen kilpailuympäristöä koskevan 7 artiklan mukaisen selvityksen, jonka mukaan kilpailuympäristöä koskevia ehtoja ei ole täytetty.

Artiklan 2 kohdan mukaan elleivät välittömät toimet ole tarpeen artiklan 1 kohdan c tai d alakohdan määräysten rikkomisen lopettamiseksi, artiklalla myönnettyjä oikeuksia voidaan käyttää vasta, kun toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten kanssa on neuvoteltu.

5 artikla. *Investoinnit.* Artiklan ensimmäisen kohdan mukaan sen estämättä mitä lupien myöntämistä koskevassa 3 artiklassa ja lupien epäämistä, peruuttamista kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamista koskevassa 4 artiklassa määrätään, jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten enemmistöomistus tai tosiasiallinen määräysvalta Israelin tasavallan lentoliikenteen harjoittajassa on sallittua.

Artiklan toisen kohdan mukaan sen estämättä mitä sopimuksen lupien myöntämistä koskevassa 3 artiklassa ja lupien epäämistä, peruuttamista kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamista koskevassa 4 artiklassa määrätään, Israelin tasavallan ja/tai sen kansalaisten enemmistöomistus tai tosiasiallinen määräysvalta EU:n lentoliikenteen harjoittajassa on sallittua sopimuksella perustetun sekakomitean sopimuksen sekakomiteaa koskevan 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti

ennalta tekemällä päätöksellä. Päätöksessä on eriteltävä edellytykset, jotka liittyvät sovittujen lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen sopimuksen mukaisesti, sekä edellytykset, jotka liittyvät kolmansien maiden ja osapuolten välisiin lentoliikennepalveluihin. Tällaisiin päätöksiin ei sovelleta sekakomiteaa koskevan 22 artiklan 9 kohdan määräyksiä.

6 artikla. *Lakien ja määräysten noudattaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten on noudatettava toisen osapuolen lakeja ja määräyksiä silloin kun ne saapuvat, ovat tai poistuvat toisen osapuolen alueelta. Artiklan 2 alakohdan mukaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten matkustajien, miehistön tai rahdin saapuessa, ollessa tai lähtiessä toisen osapuolen alueelta, on noudatettava voimassa olevia lakeja ja määräyksiä (mukaan luettuna maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevia määräyksiä tai postin osalta postisääntöjä).

7 artikla. *Kilpailuympäristö.* Artiklan 1 kohdassa sopimuspuolet vahvistavat, että sopimukseen sovelletaan assosiaatiosopimuksen IV osaston 3 luvun periaatteita. Artiklan toisessa kohdassa osapuolet tunnustavat terveen kilpailuympäristön lentoliikenteen harjoittamiselle yhteiseksi tavoitteekseen ja tunnustavat terveen kilpailun toteutuvan todennäköisimmin silloin kun ne toimivat täysin kaupallisesti ja kun varmistetaan syrjimätön mahdollisuus käyttää lentotiesuhteiden rakennelmia, laitteita ja palveluja ja saada lähtö- ja saapumisaikoja.

Artiklan 3 kohdassa määrätään menettelystä, jota noudatetaan toisen osapuolen havaitessa toisen osapuolen alueella lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisia ja tasapuolisia kilpailumahdollisuuksia haaittavia olosuhteita. Lisäksi kohdan mukaan toisella osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille lupia tai peruuttaakseen luvat rajoittaakseen niiden soveltamista tai asettaakseen niille aiheellisia ehtoja sopimuksen 4 artiklan mukaisesti. Artiklan 4 kohdan mukaan artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen toimien on oltava asianmukaisia ja oikeasuhtaisia sekä rajoitettava kestoaltaan ja soveltamisalaltaan rajoitettava välttämättömiin.

Artiklan 5 kohdan mukaan Israelin hallituksen osallistuminen niiden turvatoimiin liittyviin lisäkustannuksiin, joita aiheutuu Israelin lentoliikenteen harjoittajille Israelin hallituksen antamien ohjeiden noudattamisesta, ei ole vilpillistä kilpailua eikä sen katsota olevan tukea tätä artiklaa sovellettaessa sillä edellytyksellä, että a) avustus kattaa vain ylimääräisistä viranomaisien vaatimista ylimääräisistä turvatoimenpiteistä, joita ei vaadita ja joista ei aiheudu kustannuksia EU:n lentoliikenteen harjoittajille b) turvatoimien suuruus on yksilöity ja niiden suuruus määritelty Israelin toimesta c) sekakomitea saa vuosittain selvityksen turvatoimien kustannusten kokonaismäärästä ja Israelin hallituksen osuudesta niiden kattamiseen edelliseltä vuodelta. Artiklan 6 kohdan mukaan kumpikin osapuoli voi aloittaa keskustelut artiklaan liittyvistä asioista toisen alueella olevien vastuullisten julkisten tahojen kanssa. Artiklan 7 kohdan mukaan sopimus ei rajoita osapuolten julkisen palvelun velvoitetta koskevia lakeja ja määräyksiä.

8 artikla. *Kaupalliset mahdollisuudet.* Artiklan 1 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus perustaa toimistoja ja toimitiloja toisen osapuolen alueelle lentoliikennepalveluidensa ja niihin liittyvien toimintojensa edistämistä ja myyntiä varten, mukaan lukien liitännäispalvelut. Artiklan 2 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen osapuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupiiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus kuljettaa toisen osapuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaansa. 3 kohdan määräykset koskevat maahuolintaa. Kohdan a alakohdassa määrätään lentoliikenteen harjoittajan oikeudesta toisen osapuolen alueella hoitaa itse oman maahuolintansa. Maahuolinta voidaan i alakohdan mukaan hoitaa omahuolinta-

na, tai vaihtoehtoisesti ii alakohdan mukaan palveluntarjoaja voidaan valita sellaisten kilpailevien maapalvelua kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti ja jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla. Kohdan b alakohdan mukaan matkatavaran käsittely, asematasopalvelut, polttoaineen ja öljyn toimitus sekä tietyt rahdin ja postin fyysiset käsittelytoimet terminaalien ja ilma-aluksen välillä kuuluvat maahuolintapalvelujen luokkiin, joiden osalta edellä olevan a alakohdan i ja ii alakohtien mukaisia oikeuksia voivat rajoittaa toisen osapuolen alueella sovellettavien lakien ja määräysten mukaiset rajoitukset. Jos tällaiset rajoitukset estävät omahuolinnan ja jos maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten välillä ei ole tehokasta kilpailua, on maahuolintapalvelujen oltava samoilla ja syrjimättömillä perusteilla kaikkien lentoliikenteen harjoittajien saatavilla.

Artiklan 4, 5 ja 6 kohdan määräykset koskevat myyntiä, paikallisia kuluja ja varojen siirtoa. Artiklan 4 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittaja saa myydä lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja toisen osapuolen alueella suoraan ja/tai lentoliikenteen harjoittajan harkinnan mukaan nimeämiensä myyntiedustajien, muiden asiamiesten tai internetin välityksellä. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti. Artiklan 5 kohdan mukaan kaikilla lentoyhtiöillä on oikeus vaihtaa vapaasti vaihdettavaksi valuutaksi ja vaadittaessa lähettää toisen sopimuspuolen alueelta kotimaahansa, ja ellei se ole sovellettavien lakien ja asetusten vastaista, myös haluamaansa maahan tai maihin, paikallisia tuloja. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetyksveroä käyttäen sitä vaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa. Artiklan 6 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan luettuna polttoaineostot, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat niin halutessaan maksaa tällaiset kustannukset toisen osapuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

Artiklan 7 ja 8 kohdassa määrätään yhteistyöjärjestelyistä. Artiklan 7 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia koskeviin sopimuksiin tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin ns. code share -järjestelyihin a alakohdan mukaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa, b alakohdan mukaan kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa ja c alakohdan mukaan pintakuljetuksia (maa- ja vesikuljetukset) tarjoavien yritysten kanssa. Edellytyksenä on, että järjestelyihin osallistuvilla on i alakohdan mukaan asianmukaiset reittioikeudet ja iii alakohdan mukaan järjestelyt ovat tavanomaisesti sovellettavien turvallisuus- ja kilpailuvaatimusten mukaiset. Lisäksi myyntitilanteessa on ostajalle ilmoitettava tai viimeistään ennen koneeseen nousua ilmoitettava mitkä yhtiöt liikennöivät kutakin matkan osuutta.

Artiklan 8 kohdan mukaan a alakohdan mukaan matkustajaliikennettä tarjoaviin pintakuljetusyrityksiin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään. Pintakuljetusten tarjoajien harkinnassa on päättää, osallistuvatko ne yhteisiin markkinajärjestelyihin. Päättäessään tietystä järjestelystä pintakuljetuksia tarjoavat yritykset voivat ottaa huomioon muun muassa kuluttajien edut, tekniset ja taloudelliset rajoitukset sekä rajoitukset, jotka liittyvät tilaan ja kapasiteettiin. B alakohdan mukaan lisäksi muiden sopimusmääräysten estämättä molempien osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa kohteeseen tai mistä tahansa kohteista Israelin ja Euroopan unionin

alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pinta- vai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan luettuina muiden lentoliikenteen harjoittajien tai välillisiä lentorahtikuljetuksia tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia yhdistettyjä rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että pintakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantaja ei johdeta harhaan tällaisen kuljetuksen suhteen.

Artiklan 9 kohdassa määrätään vuokraamisesta. Artiklan 9 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota sovittuja lentoliikennepalveluja käyttäen miltä tahansa lentoliikenteen harjoittajalta, myös kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalta, vuokrattua ilma-alusta ja miehistöä, sillä edellytyksellä, että kaikki tällaisiin järjestelyihin osallistuvat noudattavat niiden lakien ja määräysten mukaisia vaatimuksia, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin. Kohdan b alakohdan mukaan kumpikaan osapuoli ei vaadi, että kalustoaan vuokraavilla lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen mukaiset liikenneoikeudet. Kohdan c alakohdan mukaan tilanteissa, joissa Israelin lentoliikenteen harjoittaja vuokraa kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta miehistöineen (ns. wet-leasing) tai joissa Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittaja vuokraa muun kuin liitteessä IV mainitun kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta miehistöineen harjoittaakseen sopimuksen mukaisia oikeuksiaan, on pidettävä poikkeusratkaisuina tai niillä on vastattava vain tilapäistarpeisiin. Tällaiseen ratkaisuun on saatava ennalta hyväksyntä kalustoa vuokralle ottavan lentoliikenteen harjoittajan toimiluvan myöntäneeltä viranomaiselta ja toisen osapuolen toimivaltaiselta viranomaiselta.

Artiklan 10 kohdassa määrätään franchising-toiminnasta ja tuotemerkeistä. Artiklan 10 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tehdä kummankin osapuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa franchising- ja tuotemerkkijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin; tämä koskee erityisesti määräyksiä, joissa edellytetään lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan julkistamista.

Artiklan 11 kohdan mukaan sopimusosapuolet varmistavat, että menettelyjä, ohjeita ja määräyksiä lähtö- ja saapumisaikojen hallinnoimiseksi sen alueella sijaitsevilla lentoasemilla sovelletaan avoimesti, tehokkaasti ja syrjimättömästi. Artiklan 12 kohdan mukaan sopimusosapuoli voi uskoessaan toisen osapuolen rikkovan 9 artiklaa, ilmoittaa havainnoistaan toiselle osapuolelle ja pyytää sekakomiteaa koolle neuvotteluja varten 22 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

9 artikla. Tullit ja maksut. Artiklan 1 kohdan mukaan saapuessaan kansainvälisessä liikenteessä osapuolen alueelle toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, maalaitteet, varaosat (mukaan lukien moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan lukien mutta eivät ainoastaan elintarvikkeet, juomat ja alkoholi, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana rajoitettuna määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat vastavuoroisuuden perusteella ja kyseisen osapuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti vapaat kaikista tuontirajoituksista, omaisuusveroista, tulleista, valmisteveroista ja muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista, joita a) Euroopan unioni tai kansalliset tai paikalliset viranomaiset asettavat ja b) jotka eivät perustu

annettujen palvelujen kustannuksiin, edellyttäen, että nämä varusteet ja varastot pysyvät ilma-aluksessa.

Artiklan 2 kohdan mukaan vastavuoroisuuden perusteella ja kyseisen osapuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, vapautettuja a alakohdan mukaan ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, b alakohdan mukaan osapuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan lukien moottorit), jotka on tarkoitettu toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten, c alakohdan mukaan osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, d alakohdan mukaan osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, osapuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksenaan käyttää niitä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, e alakohdan mukaan turvallisuus- ja turvalaitteet lentoasemilla tai rahtiterminalleissa tapahtuvaa käyttöä varten.

Artiklan 3 kohdan mukaan mahdollisesti päinvastaisista määräyksistä riippumatta sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä.

Artiklan 4 kohdan mukaan artiklan mukaan sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä, edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja varusteita tarvikkeita ja varaosia saa purkaa toisen sopimuspuolen alueella vain kyseisen sopimuspuolen tulliviranomaisten luvalla, ja ne voidaan vaatia asetettavaksi mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.

Artiklan 5 kohdan määräysten mukaan 9 artiklassa tarkoitettuja vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen osapuolen alueella.

Artiklan 6 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan osapuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

Artiklan 7 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät vaikuta arvonnlisäveroasioihin lukuun ottamatta tuonnista kannettavaa arvonnlisävero. Sopimus ei vaikuta jonkin jäsenvaltion ja Israelin välillä voimassa olevien tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin.

10 artikla. *Lentoasemien, laitteiden ja palvelujen käytöstä perittävät maksut.* Artiklassa määrätään lentoasemien, laitteiden ja palveluiden käytöstä perittävistä maksuista. Suomessa lentoasemien maksuista säädetään laissa lentoasemaverkosta ja -maksuista, jolla on täytäntöön pantu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY (ns. lentoasemamaksudirektiivi).

Artiklan 1 ja 2 kohdan mukaan kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lennonvarmistus- ja lennonjohtopalvelujen sekä lentoasemiin, ilmailun turvaamiseen ja muihin niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen laitteiden ja palvelujen käytöstä, ovat oikeantasoisia ja kohtuullisia eivätkä perusteettoman syrjiviä ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle on joka tapauksessa asetettava ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot.

Artiklan 2 kohdan mukaan kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille ilmailun turvaamiseen ja muihin niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen laitteiden ja palvelujen käytöstä, ovat oikeantasoisia ja kohtuullisia eivätkä perusteettoman syrjiviä ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Näissä maksuissa voidaan ottaa huomioon kaikki kustannukset, joita toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuu tarvittavien lentoasema- ja turvalaitteiden ja -palvelujen tarjoamisesta kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemajärjestelmässä, mutta niiden määrä ei saa ylittää kyseisiä kustannuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta ilmaliikenteen hallintaa koskevan 15 artiklan 1 kohdan soveltamista. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteita ja palveluja, joiden käytöstä peritään maksuja, on tarjottava tehokkaasti ja taloudellisesti. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle on joka tapauksessa asetettava ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja asetetaan.

Artiklan 3 kohdan mukaan kumpikin osapuoli vaatii alueellaan toimivia toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä neuvottelemaan laitteita ja palveluja käyttävien lentoliikenteen harjoittajien ja/tai niiden edustajien kanssa ja varmistaa, että toimivaltaiset viranomaiset ja elimet ja lentoliikenteen harjoittajat tai niiden edustajat vaihtavat keskenään tarvittavia tietoja maksujen kohtuullisuuden määrittämiseksi tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Kumpikin osapuoli varmistaa, että maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet ilmoittavat käyttäjille kaikista käyttäjämaksujen muutosehdotuksista kohtuullisen hyvissä ajoin, jotta ne voivat ottaa käyttäjien mielipiteet huomioon, ennen kuin muutoksia tehdään.

Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuksen riitojen ratkaisemista ja välimiesmenettelyä koskevan 23 artiklan mukaisissa riitojenratkaisumenettelyissä kummankaan osapuolen ei katsota rikkovan tämän artiklan määräyksiä, paitsi jos a alakohdan mukaan se jättää tutkimatta kohtuullisessa ajassa toisen osapuolen valituksen kohteena olevan maksun tai käytännön, tai b alakohdan mukaan jättää tällaisen tutkinnan jälkeen ryhtymättä kaikkiin vallassaan oleviin toimenpiteisiin korjatakseen tämän artiklan määräysten vastaisen maksun tai toimenpiteen.

11 artikla. *Hinnoittelu.* Artiklassa määrätään hinnoittelun vapaudesta. Artiklan 1 kohdassa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeudesta määritellä hintansa vapaasti. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet eivät vaadi hintojen ilmoittamista. Artiklan 3 kohdan mukaan viranomaisilla on oikeus olla yhteydessä toisiinsa keskustellakseen perusteettomilta, kohtuuttomilta, syrjiviltä tai tuetuilta vaikuttavista hinnoista. Hintojen ilmoittamisesta matkustajille säädetään lentoliikenneasetuksessa.

12 artikla. *Tilastot.* Artiklassa määrätään tilastojen toimittamiseen liittyvistä käytännöistä. Artiklan 1 kohdan mukaan kumpikin osapuoli toimittaa toiselle osapuolelle kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti vaaditut tilastot sekä pyynnöstä muita saatavilla olevia tilastotietoja, joita voidaan kohtuudella tarvita lentoliikenteen harjoittamisen arviointiin. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet tekevät sopimuksen sekakomiteaa koskevan 22 artiklan mukaisessa sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan niiden välistä tilastotietojen vaihtoa tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen kehityksen seuraamiseksi.

Sopimuksen II osasto sisältää sopimuksen sääntely-yhteistyötä koskevat määräykset

13 artikla. *Lentoturvallisuus.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet tekevät tiivistä yhteistyötä lentoturvallisuuden alalla tavoitteenaan vahvistaa, siinä määrin kuin on käytännössä mahdollista, yhdenmukaiset säännöt tai tunnustaa vastavuoroisesti toistensa turvallisuusmääräyksen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sopimuspuolien lainsäädäntövallan käyttäjien harkintavaltaa.

Lentoturvallisuudesta säädetään pääosin EU:n asetuksissa, jotka on lueteltu sopimuksen liitteessä IV. Asetukset ovat sellaisenaan Suomessa sovellettavaa lainsäädäntöä. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten on noudatettava liitteessä IV olevassa A osassa määriteltäviä lentoliikennettä koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteen VI mukaisella tavalla.

Artiklan 3 kohdan mukaisesti osapuolten toimivaltaiset viranomaiset tunnustavat päteviksi lentoliikenteen harjoittamista varten sopimuspuolten antamat ja voimassaolevat lentokelpoisuus- ja pätevyystodistukset sekä lupakirjat edellyttäen, että tällaisia todistuksia tai lupakirjoja koskevat vaatimukset vastaavat vähintään yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia. Toimivaltaiset viranomaiset voivat olla tunnustamatta oman alueensa yläpuolella tapahtuvia lentoja varten päteviksi sellaisia pätevyystodistuksia tai lupakirjoja, joita tällaiset muut viranomaiset ovat myöntäneet tai hyväksyneet omille kansalaisilleen.

Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuspuolet voivat milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen sopimuspuolen soveltamisesta ilmailun laitteistoja, ohjaamomiehistöä, ilma-aluksia ja lento-toimintaa koskevista turvallisuusmääräyksistä. Neuvonpidon on tapahduttava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnöstä.

Artiklan 5 kohdan mukaan sopimuspuolen katsoessa tällaisen neuvonpidon jälkeen, että toinen sopimuspuoli ei noudata eikä valvo tehokkaasti 4 kohdassa tarkoitetuilla aloilla sellaisia turvallisuusmääräyksiä, jotka vastaavat yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja voimassa olevia vaatimuksia, toiselle sopimuspuolelle on ilmoitettava näistä havainnoista sekä toimista, joita pidetään tarpeellisina ICAO:n vaatimusten noudattamiseksi. Toisen sopimuspuolen on toteutettava asianmukaiset korjaavat toimet sovitun ajan kuluessa.

Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolet varmistavat, että sellaisille osapuolen rekisteröimille ilma-aluksille, joiden osalta epäillään, että ne eivät ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen kansainvälisten lentoturvallisuusmääräysten mukaisia, ja jotka laskeutuvat toisen osapuolen alueella oleville kansainvälisen lentoliikenteen käytössä oleville lentoasemille, suoritetaan tämän toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten toimesta asematasotarkastuksia sekä sisällä aluksessa että sen ulkopuolella aluksen ja sen miehistön asiakirjojen asianmukaisuuden varmistamiseksi ja ilma-aluksen ja sen varustuksen silmämääräisesti havaittavan kunnon toteamiseksi.

Artiklan 7 kohdan mukaan osapuolen toimivaltaiset viranomaiset ryhtyvät asiaankuuluviin ja välittömiin toimenpiteisiin havaitessaan, että ilma-alus, tuote tai toiminta a alakohdan mukaan ei ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäismääräysten mukainen, b alakohdan mukaan herättää tämän artiklan 6 kohdassa tarkoitettussa tarkastuksessa tehtyjen huomioden perusteella vakavia epäilyjä siitä, että ilma-alus tai sen toiminta eivät ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäismääräysten mukainen tai c alakohdan mukaan herättää vakavia epäilyjä siitä, että yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäismääräyksiä ei noudateta tai valvota tehokkaasti.

Artiklan 8 kohdan mukaan ryhtyessään toimenpiteisiin 7 kohdan mukaisesti osapuolen toimivaltainen viranomaisten on viipymättä ilmoitettava siitä toisen osapuolen toimivaltaisille viranomaisille ja esitettävä perustelut näille toimille. Artiklan 9 kohdan mukaan, kun tarvitaan pikaisia toimia lentoliikenteen harjoittajan toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi, kumpikin sopimuspuoli pidättää itsellään oikeuden toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajien liikennöintiluvan välittömään peruuttamiseen tai muuttamiseen. Artiklan 10 kohdan mukaan jos artiklan 7 tai 9 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä jatketaan siitä huolimatta, että ne eivät ole enää perusteltuja, kumpi tahansa osapuoli voi saattaa asian sekakomitean käsiteltäväksi.

14 artikla. Ilmailun turvaaminen. Artiklan 1 kohdan mukaan koska siviili-ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön turvallisuuden varmistaminen on kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tarjoamisen ehdoton edellytys, osapuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin molemmat osapuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaikkea tarpeellista apua siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja muiden sellaisten laittomien tekojen torjumiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä apua kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolet toimivat keskinäisissä suhteissaan ilmailun turvaamista koskevien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vahvistamien ja Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettujen standardien ja, siinä määrin kuin osapuolet niitä soveltavat, suositeltujen menettelytapojen mukaisesti, siltä osin kuin näitä ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä voidaan soveltaa osapuoliin. Osapuolet vaativat, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat kyseisten ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet varmistavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi sekä matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa tarkastamiseksi ja asiaankuuluvien tarkastusten suorittamiseksi miehistölle, rahdille (ruumassa kuljetettavat matkatavarat mukaan luettuna) ja ilma-aluksen varastoille ennen ilma-alukseen nousemista tai sen kuormaamista sekä näiden

tapahtumien aikana ja että kyseisiä toimenpiteitä mukautetaan lisääntyneisiin uhkiin vastaamiseksi. Osapuolet suostuvat siihen, että niiden lentoliikenteen harjoittajien voidaan edellyttää noudattavan tämän artiklan 5 kohdassa tarkoitettuja toisen osapuolen soveltamia ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ilma-aluksen saapuessa kyseisen toisen osapuolen alueelle, ollessa siellä tai lähtiessä sieltä.

Artiklan 6 kohdan mukaan kumpikin osapuoli myös reagoi myönteisesti kaikkiin toisen osapuolen pyyntöihin, jotka koskevat erityisen uhan torjumiseen liittyviä kohtuullisia erityisturvatoimia. Kumpikin osapuoli ilmoittaa etukäteen toiselle osapuolelle kaikista erityisturvatoimista, joita se aikoo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin, paitsi jos se ei ole kohtuudella mahdollista hätätilanteessa. Kumpi tahansa osapuoli voi pyytää sekakomiteaa kokoontumaan sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) mukaisesti keskustelemaan tällaisista turvatoimista. Artiklan 7 kohdan mukaan kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto taikka ilma-aluksen turvallisuuteen, sen matkustajiin tai miehistöön, lentoasemiin tai lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuu tai niitä uhkaa muu laitton teko, osapuolet auttavat toisiaan helpottamalla tiedonvälitystä ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti lopettaa tällainen teko tai sen uhka. Artiklan 8 kohdan mukaan kumpikin osapuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteutettavina pitämänsä toimenpiteet varmistaakseen, että ilma-alus, joka on otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laitoman teon kohteeksi ja on maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen lähdön salliminen on välttämätöntä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä on päätettävä yhteisten neuvottelujen pohjalta aina, kun se on mahdollista.

Artiklan 9 kohdan mukaan kun osapuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tässä artiklassa määrätystä ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, kyseinen osapuoli pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Artiklan 10 kohdan mukaan rajoittamatta sopimuksen lupien epäämistä, peruuttamista kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamista koskevan 4 artiklan soveltamista, todetaan, että ellei tyydyttävään sopimukseen päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, osapuolella on oikeus kieläytyä myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien liikennöintilupia, peruuttaa ne, rajoittaa niiden soveltamista tai asettaa niille ehtoja. Artiklan 11 kohdan mukaan välittömän ja poikkeuslaatuisen vaaratilanteen uhatessa osapuoli voi toteuttaa tilapäisiä toimenpiteitä, jo ennen kuin viisitoista (15) päivää on kulunut. Artiklan 12 kohdan mukaan sopimuspuolet vahvistavat, että harkitessaan turvatoimia, niiden on arvioitava mahdolliset kielteiset taloudelliset ja toiminnalliset vaikutukset tämän sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen, ja lain sallimissa rajoissa otettava tällaiset tekijät huomioon määritelleessään, mitkä toimenpiteet ovat tarpeen ja aiheellisia kyseisten turvanäkökohtien käsittelemiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta tarvetta toteuttaa välittömiä lentoliikenteen turvatoimenpiteitä. Artiklan 13 kohdan mukaan kaikkien artiklan 10 kohdan nojalla sovellettavien toimenpiteiden toteuttaminen on keskeytettävä, kun toinen osapuoli noudattaa täysimääräisesti artiklan määräyksiä.

Suomessa ilmailun turvaamisesta on säädetty liitteen III olevassa D liitteessä luetelluin EU-asetuksin. Näistä keskeisimmät ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008 yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta sekä komission asetus (EU) N:o 185/2010, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöön panemiseksi.

15 artikla. Ilmaliikenteen hallinta. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet tekevät yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan alalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi Israelin

alueelle, jotta Euroopassa voidaan parantaa nykyistä turvallisuustasoa ja ilmailiikenteen yleistä tehokkuustasoa. Tätä varten Israel osallistuu tarkkailijana yhtenäisen ilmatilan komitean työhön sopimuksen voimaantulopäivästä alkaen. Sekakomitea vastaa yhteistyön seurannasta ja helpottamisesta ilmailiikenteen hallinnan alalla.

Artiklan 2 kohdan mukaan helpottaakseen yhtenäisen eurooppalaista ilmatilaan koskevan lainsäädännön soveltamista alueellaan, artiklan a alakohdan mukaan Israel toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet ilmailiikenteen hallintaan liittyvien institutionaalisten rakenteidensa mukauttamiseksi yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, erityisesti varmistamalla, että asiaankuuluvat kansalliset valvontaelimet ovat vähintään toiminnallisesti riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista; ja b alakohdan mukaan Euroopan unioni ottaa Israelin mukaan soveltuviin yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyviin, lennonvarmistuspalveluja, ilmatilaa ja yhteen toimivuutta koskeviin toiminnallisiin aloitteisiin, erityisesti huomioimalla aikaisessa vaiheessa Israelin toimet toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamiseksi tai koordinoimalla SESAR-hanketta asiaankuuluvalla tavalla.

Artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaan osapuolten on noudatettava liitteessä IV olevassa B osassa määriteltyä lainsäädäntöä ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla. Kohdan b alakohdan mukaan sopimuspuolet pyrkivät toimimaan liitteessä IV olevan B osan B jaksossa yksilöityjen lentoliikennettä koskevien Euroopan Unionin lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaisesti liitteessä VI määritellyllä tavalla.

16 artikla. *Ympäristö.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet tunnustavat ympäristönsuojelun tärkeäksi periaatteeksi kehitettäessä ilmailupolitiikkaa ja pantaessa sitä täytäntöön. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet tunnustavat, että siviili-ilmailun ympäristövaikutusten rajoittamiseksi tarvitaan tehokkaita maailmanlaajuisia, alueellisia, kansallisia ja/tai paikallisia toimia. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolet toteavat, että on tärkeää toimia yhdessä ja tarkastella monenvälisissä keskusteluissa ilmailun vaikutuksia ympäristöön sekä varmistaa, että mahdolliset lieventävät toimenpiteet ovat täysin yhdenmukaisia sopimuksen tavoitteiden kanssa. Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuksen määräysten ei katsota rajoittavan osapuolen toimivaltaisten viranomaisten valtuuksia ryhtyä kaikkiin asiaankuuluviin toimenpiteisiin lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niiden käsittelemiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että nämä toimenpiteet ovat täysin osapuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisia ja niitä sovelletaan kansallisuudesta riippumatta. Suomessa lentokoneita koskevista melurajoituksista on säädetty Liikenteen turvallisuusviraston ilmailulain 44 §:n 2 mom. nojalla antamissa ilmailumääräyksissä. Lentoasemien meluun liittyvistä toimintarajoituksista säädetään ilmailulain 12 luvussa. Artiklan 5 kohdan mukaan sopimuspuolet varmistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevassa C osassa yksilöityjä lentoliikennettä koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla.

17 artikla. *Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet vahvistavat tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (Montrealin yleissopimus) mukaiset velvollisuutensa. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolet vahvistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevassa D osassa yksilöityjä lentoliikennettä, lähinnä lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa, koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla.

18 artikla. *Kuluttajien oikeuden ja henkilötietojen suoja.* Osapuolet varmistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevassa E

osassa yksilöityjä lentoliikennettä koskevia lakisäätöisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä IV määritellyllä tavalla. Liitteen IV E osan sääntely koskee mm. matkapaketteja, yksilöiden suojaamista henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaata liikkuvuutta, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta onnettomuustapauksissa, matkustajille lennolle pääsyn peruuntumisen johdosta annettavia korvauksia, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia sekä tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevia käytännösääntöjä.

19 artikla. *Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät.* Artiklan mukaan sopimuspuolet soveltavat tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevia lakejaan ja määräyksiään, mukaan lukien kilpailusäännöt, oikeudenmukaisesti ja syrjimättömästi. Sopimuspuolten tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien, lentoliikenteen harjoittajien ja matkatoimistojen on saatava vastaava kohtelu kuin toisen sopimuspuolen alueella toimivien tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien, lentoliikenteen harjoittajien ja matkatoimistojen.

20 artikla. *Sosiaaliset näkökohdat.* Ellei sopimuksen liitteessä II olevista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolten on noudatettava liitteessä III olevassa F osassa määriteltyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä, jolla säännellään mm. ilmailualan työntekijäjärjestöjen siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanoa.

Sopimuksen III osasto sisältää institutionaaliset määräykset, jotka koskevat sopimuksen tulkintaa ja soveltamista, sopimuksella perustettavaa sekakomiteaa, riitojen ratkaisemista ja välimiesmenettelyä, suojatoimenpiteitä sopimuksen asettamien velvoitteiden täyttämiseksi, suhdetta muihin osapuolten välisiin lentoliikennettä koskeviin sopimuksiin, sopimusmuutoksia, sopimuksen voimassaolon päättymistä, sopimuksen rekisteröintiä sekä väliaikaista soveltamista ja voimaantuloa.

21 artikla. *Tulkinta ja soveltaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet toteuttavat kaikki aiheelliset yleiset ja erityiset toimenpiteet varmistaa tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttymisen ja pidättäytyvät toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen. Velvollisuudesta pidättäytyä toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet ovat omalla alueellaan vastuussa sopimuksen ja erityisesti sen liitteessä IV lueteltujen vaatimusten ja normien asianmukaisesta täytäntöönpanosta. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolten velvollisuutena on antaa toiselle osapuolelle kaikki tarvittavat tiedot ja tarpeellinen apu, jos toinen osapuoli suorittaa sopimuksen määräysten rikkomista koskevaa tutkintaa sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti. Artiklan 4 kohdassa määrätään osapuolten toimivaltaisten viranomaisten tiedonsaantioikeudesta sekä oikeudesta esittää huomautuksia ennen lopullista päätöksentekoa.

22 artikla. *Sekakomitea.* Artiklassa määrätään osapuolten edustajista koostuvan sekakomitean perustamisesta ja toiminnasta. Artiklan 1 kohdassa perustetaan sekakomitea, jonka tehtävänä on sopimuksen hallinnointi ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta huolehtiminen. Sekakomitea antaa suosituksia ja tekee päätöksiä sen mukaan kun sopimuksessa nimenomaisesti määrätään. Artiklan 2 kohdan mukaan sekakomitea tekee päätöksensä yksimielisesti ja ne sitovat molempia osapuolia ja osapuolet panevat ne täytäntöön omien sääntöjensä mukaisesti. Artiklan 3 kohdan mukaan sekakomitea vahvistaa päätöksellä oman työjärjestyksensä. Artiklan 4 kohdan mukaan sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan ja kummallakin osapuolella on oikeus pyytää sekakomitean koolle kutsumista.

Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolella on oikeus pyytää sekakomitean koollekutsumista sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Kokous on järjestettävä mahdollisimman pian ja viimeistään kahden kuukauden kuluttua pyynnön esittämisestä, jollei muuta ole sovittu. Artiklan 6 kohdan mukaan moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi osapuolet vaihtavat tietoja ja neuvottelevat sekakomiteassa kumman tahansa osapuolen pyynnöstä. Artiklan 7 kohdan mukaan jos toinen osapuoli katsoo, ettei toinen osapuoli ole pannut sekakomitean päätöstä asianmukaisesti täytäntöön, voi ensin mainittu pyytää asian käsittelyä sekakomiteassa. Sekakomitean tulee päästä sopuun kahden kuukauden kuluessa siitä kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, tai pyynnön esittänyt osapuoli voi toteuttaa sopimuksen suojatoimenpiteitä koskevan 24 artiklan mukaisia suojatoimenpiteitä. Artiklan 8 kohdan mukaan sekakomitean päätöksissä mainitaan päivämäärä, johon mennessä sopimuspuolten on pantava ne täytäntöön, sekä muut taloudellisille toimijoille mahdollisesti merkitykselliset tiedot.

Artiklan 9 kohdan mukaan jos sekakomitea ei ole tehnyt sille käsiteltäväksi annetusta asiasta päätöstä kuuden kuukauden kuluessa, osapuolet voivat toteuttaa sopimuksen suojaustoimenpiteitä koskevan 24 artiklan mukaisia tilapäisiä suojatoimenpiteitä, kuitenkin rajoittamatta artiklan 2 kohdan soveltamista. Suojatoimenpiteillä tarkoitetaan että osapuoli ei anna toiselle osapuolelle sopimuksen mukaisia oikeuksia ennen kuin tämä täyttää sopimuksen mukaiset velvollisuutensa.

Artiklan 10 kohdassa määrätään että sopimuksen investointeja koskevan 5 artiklan mukaisesti sekakomiteassa käsitellään kysymyksiä, jotka liittyvät osapuolten lentoliikenteen harjoittajien osake-enemmistön hallintaan vaikuttaviin kahdenvälisiin investointeihin tai muutoksiin lentoliikenteen harjoittajien tosiasiallisessa määräysvallassa.

Artiklan 11 kohdan mukaan sekakomitealla on lisäksi velvollisuus kehittää yhteistyötä a alakohdan mukaan toteuttamalla tämän sopimuksen II osastossa määrätyt sääntely-yhteistyöprosessiin liittyvät erityistehtävänsä, b alakohdan mukaan edistämällä asiantuntijataason tietojenvaihtoa, c alakohdan mukaan selvittämällä säännöllisesti sopimuksen täytäntöönpanon aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia ja kehittämällä asianmukaisia toimintamalleja huolenaiheisiin, d alakohdan mukaan sopimalla yksimielisesti menettelyjä koskevista ehdotuksista, toimintatavoista tai asiakirjoista, e alakohdan mukaan käsittelemällä sopimuksen mahdollisia kehittämiskohteita ja tarkastelemalla sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen vaikuttavia markkinaolosuhteita. Artiklan 12 kohdan mukaan sopimuspuolten tavoitteena on maksimoida hyödyt sidosryhmille kuluttajille, työntekijöille, lentoliikenteen harjoittajille ja yhteisöille, ulottamalla sopimus koskemaan kolmansia maita. Sekakomitea laatii ehdotuksen edellytyksistä ja menettelyistä.

23 artikla. Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi pyytää diplomaattitietse assosiaatiosopimuksen mukaisesti perustettua assosiaationeuvostoa käsittelemään tämän sopimuksen soveltamista tai tulkintaa koskevaa riitaa, jota ei ole ratkaistu tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti neuvottelemalla. Osapuolten välinen riita sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta on pyrittävä ratkaisemaan neuvottelemalla sekakomiteassa sopimuksen sekakomiteaa koskevan 22 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Assosiaationeuvosto toimii sekakomiteana. Artiklan 2 kohdan mukaan assosiaationeuvosto voi ratkaista riidan päätöksellään. Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuspuolet toteuttavat toimenpiteet, jotka tarvitaan assosiaationeuvoston 2 kohdan mukaisen päätöksen täytäntöön panemiseksi.

Artiklan 4 kohdan mukaan kumpi tahansa osapuoli voi antaa kaikki erimielisyydet, jotka liittyvät sopimuksen soveltamiseen tai tulkitsemiseen ja joita ei ole kyetty ratkaisemaan artiklan 1 kohdan mukaisesti neuvottelemalla, kolmijäsenisen välimiespaneelin käsiteltäväksi. Artiklan

a, b, c ja d alakohdat sisältävät tarkemmat määräykset välimiespaneelissa noudatettavista menettelyistä.

Artiklan 5 kohdan mukaan välityslautakunta voi sopimusosapuolen pyynnöstä määrätä toisen osapuolen panemaan täytäntöön väliaikaisia toimenpiteitä ennen välityslautakunnan lopullisia toimenpiteitä. Artiklan 6 kohdan mukaan välityslautakunta pyrkii hyväksymään väliaikaisen tai lopullisen päätöksen yksimielisesti, mutta jos yksimielisyyttä ei saavuteta, päätös tehdään enemmistäänestyksellä. Artiklan 7 kohdan mukaan osapuolen jättäessä noudattamatta välimiespaneelin artiklan mukaisesti tehtyä päätöstä kolmenkymmen päivän kuluessa päätöksen tiedoksi antamisesta, toinen osapuoli voi peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti, laiminlyönnin keston ajaksi sopimuksen nojalla sopimusta rikkovalle osapuolelle myönnettyt oikeudet tai etuoikeudet tai rajoittaa niitä.

24 artikla. *Suojatoimenpiteet.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaa sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämisen ja tavoitteiden saavuttamisen. Artiklan 2 kohdan mukaan toisen osapuolen katsoessa, että toinen osapuoli on jättänyt täyttämättä sopimuksen mukaisen velvoitteen, se voi toteuttaa asianmukaiset suojatoimenpiteet. Suojatoimenpiteiden soveltamisalan ja kesto rajoitetaan siihen mikä on ehdottoman tarpeen tilanteen korjaamiseksi tai sopimuksen ylläpitämiseksi. Ensisijaisesti on käytettävä toimenpiteitä, jotka aiheuttavat vähiten häiriötä tämän sopimuksen toteutumiselle. Artiklan 3 kohdan mukaan suojatoimenpiteiden käyttöä harkitseva osapuoli ilmoittaa viipymättä asiasta sekakomitean välityksellä toiselle osapuolelle sekä antaa kaikki olennaiset tiedot asiasta. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet aloittavat välittömästi neuvottelut sekakomiteassa yhteisesti hyväksyttävissä olevan ratkaisun löytämiseksi. Artiklan 5 kohdan mukaan asianomainen osapuoli saa toteuttaa suojatoimenpiteitä vasta yhden kuukauden kuluttua artiklan 3 kohdan mukaisen ilmoituksen päivämäärästä, jollei artiklan 4 kohdan mukaista neuvottelumenettelyä ole saatu päätökseen ennen mainittua määräaika, sanotun kuitenkaan rajoittamatta lupien myöntämistä koskevan 3 artiklan d alakohdan, lupien epäämistä, peruuttamista kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamista koskevan 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan, lentoturvallisuutta koskevan 13 artiklan ilmailun turvaamista koskevan 14 artiklan soveltamista. Artiklan 6 kohdan mukaan asianomainen osapuoli ilmoittaa viipymättä toteutetuista toimenpiteistä sekakomitealle ja antaa kaikki olennaiset tiedot asiasta. Artiklan 7 kohdan mukaan kaikki artiklan mukaisesti toteutetut toimenpiteet keskeytetään heti, kun rikkomukseen syylistynyt osapuoli täyttää sopimuksen määräykset.

25 artikla. *Sopimuksen maantieteellinen laajentaminen.* Artiklan mukaan sopimuspuolet sitoutuvat jatkuvaan vuoropuheluun, jonka tarkoituksena on varmistaa yhdenmukaisuus tämän sopimuksen ja Barcelonan prosessin välillä ja lopullisena tavoitteena yhteinen Euro-Välimeri-ilmailualue. Sen vuoksi sekakomiteassa tarkastellaan 22 artiklan 11 kohdan mukaisesti mahdollisuutta sopia yhteisistä muutoksista vastaavankaltaisten Euro-Välimeri-ilmailusopimusten huomioon ottamiseksi.

26 artikla. *Suhde muihin sopimuksiin.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen määräykset korvaavat Israelin ja jäsenvaltioiden kahdenvälisiin sopimuksiin ja järjestelyihin perustuvat vastaavat määräykset. Kahdenvälisiä sopimuksiin tai voimassa olevien liikenneoikeuksien käyttämistä, jotka eivät kuulu sopimuksen soveltamisalaan tai ovat sopimusta suotuisammat, voidaan Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien tai Israelin valtion lentoliikenteenharjoittajien toimesta kuitenkin jatkaa sillä edellytyksellä, ettei jäsenvaltioiden ja niiden kansalaisten välillä esiinny syrjintää. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAO:n tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, ne ottavat

asian esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko sopimusta tarkistettava asian huomioon ottamiseksi.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksen soveltaminen ei rajoita kummankaan sopimuspuolen päätöksiä, joita tehdään ICAO:n tulevaisuudessa mahdollisesti antamisen suositusten täytäntöön panemiseksi. Sopimuspuolet eivät vetoa tähän sopimukseen tai mihinkään sen osan perusteena ICAO:ssa esiin tuotaville vastustaville näkemyksille, jotka koskevat vaihtoehtoisia toimintatapoja tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa.

Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuspuolet ovat yhtä mieltä siitä, että mikään ei rajoita tai estä tulevaisuudessa turvajärjestelyjen sopimista Israelin valtion hallituksen ja kunkin Euroopan unionin jäsenvaltion hallituksen välillä niissä turvatoimiin liittyvissä kysymyksissä, jotka eivät kuulu EU:n yksinomaiseen toimivaltaan. Sopimuspuolet sopivat kuitenkin pitävänsä ensisijaisena vaihtoehtona aina kun mahdollista, ja 14 artiklan 5 kohdan mukaisesti, turvajärjestelyistä sopimista EU:n tasolla, ja antavansa sekakomitealle asiaan kuuluvat tiedot tällaisista kahdenvälisistä turvajärjestelyistä, jollei 14 artiklan 14 kohdasta muuta johdu.

27 artikla. Muutokset. Artiklan 1 kohdan mukaan jos jompikumpi osapuoli haluaa muuttaa tämän sopimuksen määräyksiä, se ilmoittaa asiasta sekakomitealle. Muutokset tulevat voimaan sopimuksen 30 artiklan mukaisesti. Artiklan 2 kohdan mukaan sekakomitea voi toisen osapuolen ehdotuksesta ja artiklan mukaisesti päättää muuttaa sopimuksen liitteitä. Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksella ei rajoiteta sopimuspuolten oikeutta antaa yksipuolisesti uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään liitteessä IV mainitulla lentoliikenteen alalla, edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatetta ja tämän sopimuksen määräyksiä noudattaen. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolilla on oikeus sopimuksen rajoittamatta antaa yksipuolisesti uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä sopimuksen liitteessä IV mainitulla alalla (siviili-ilmailuun sovellettavat säännöt, kuten markkinoille pääsy ja siihen liittyvät kysymykset), edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatetta ja sopimuksen määräyksiä noudattaen. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolilla on velvollisuus ilmoittaa toiselle osapuolelle jos ne aikovat antaa uutta lainsäädäntöä tai mutta voimassa olevaa lainsäädäntöä lentoliikenteen alalla tai sopimuksen liitteessä IV mainitulla alalla. Asiasta voidaan lisäksi keskustella sekakomiteassa.

Artiklan 5 kohdan mukaan kumpikin osapuoli ilmoittaa säännöllisesti ja mahdollisimman pian toiselle osapuolelle uudesta lainsäädännöstä tai muutoksesta voimassa olevaan lainsäädäntönsä lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä sopimuksen liitteessä IV mainitulla alalla. Kumman tahansa osapuolen pyynnöstä sekakomitea järjestää tämän jälkeen kuudenkymmenen päivän kuluessa näkemysten vaihdon uuden lainsäädännön tai muutoksen mahdollisista vaikutuksista sopimuksen asianmukaiseen toteutumiseen. Artiklan 6 kohdassa määrätään toimista joihin sekakomitean tulee ryhtyä artiklan 6 kohdassa tarkoitetun näkemysten vaihdon jälkeen.

28 artikla. Sopimuksen irtisanominen. Artiklassa määrätään kummankin osapuolen oikeudesta milloin tahansa irtisanoa sopimus sekä siinä noudatettavasta menettelystä. Sopimuksen voimassaolo päättyy 1 vuoden määräajan kuluttua irtisanomisesta.

29 artikla. Rekisteröinti kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ja Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeristössä. Sopimus ja sen muutokset rekisteröidään ICAO:ssa ja YK:n pääsihteeristössä YK:n peruskirjan 102 artiklan mukaisesti sopimuksen tultua voimaan.

30 artikla. Soveltaminen ja voimaantulo. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusta sovelletaan väliaikaisesti sopimuspuolten kansallisen lainsäädännön mukaisesti päivästä, jona sopimus-

puolet allekirjoittavat sen. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimus tulee voimaan kuukauden kuluessa viimeisen diplomaattinootin päiväyksestä, jolla osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Tätä noottienvaihtoa varten Israel toimittaa Euroopan unionille ja sen jäsenvaltioille osoitetun nootin Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristölle ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristö toimittaa Israelille Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden nootin. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden nootin on sisällettävä kunkin jäsenvaltion tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt.

Sopimuksen liitteet

Sopimukseen kuuluu kuusi liitettä.

Liite I. Liitteessä I määrätään sovituista lentoliikennepalveluista ja määrätyistä reiteistä. Liite sisältää mm. liikenneoikeudet, joita Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille ja Israelin lentoliikenteen harjoittajille myönnetään. Sopimuksella parannetaan lentoliikennemarkkinoita Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Israelin välillä. Sopimuksen nojalla kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota palvelujaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti sekä kilpailla tasapuolisilla edellytyksillä yhdenmukaistettua sääntelyä noudattaen.

Liite II. Liite sisältää sopimukseen sisällytettävät siirtymäsäännökset liittyen mm. sopimuksen soveltamisalaan liittyvän lainsäädännön toimeenpanemiseen. Liikenneoikeudet vapautetaan siitä mukaa, kun Israel on muokannut omia säädöksiään vastaamaan Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntöä.

Liite III. Liite sisältää luettelon sopimuksen 3 ja 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitetuista muista valtioista, joita ovat Islanti, Liechtenstein, Norja ja Sveitsi. Sopimus ei vapauta viidennen vapauden liikenneoikeuksia eli liityntälentoja edelleen kolmansiin maihin paitsi muihin Välimeren ilmailualueen maihin, Länsi-Balkanin yhteisen ilmailualueen maihin, Islantiin, Liechtensteiniin, Norjaan ja Sveitsiin.

Liite IV. Liite sisältää listauksen siviili-ilmailuun sovellettavista säännöksistä sekä maininnat niitä koskevista erityisistä mukautuksista. Lentojen hinnoittelua koskevat rajoitukset poistetaan. Lisäksi lentoyhtiöiden väliset sopimukset yhteistunnusten käytöstä ja leasingista sallitaan.

Liite V. Liite sisältää kaksi taulukkoa (A- ja B-osa) sovituista perusliikennöintiä tiheyksistä tietyillä reiteillä Tel Avivin ja eurooppalaisen paikan välillä.

Liite VI. Liite sisältää lakisääteiset vaatimukset ja normit, jotka on täytettävä sovellettaessa EU:n ja Israelin Euro-Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltua EU:n lainsäädäntöä.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset on yksilöity jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa 4.1.

2 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta ja väliaikaisesta soveltamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta ehdotetaan säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella. Lain soveltamisesta ennen sopi-

muksen kansainvälistä voimaantuloa ehdotetaan säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella. Muut määräykset sisältävät valtioneuvoston ja tasavallan presidentin asetuksia sekä Ilmailuhallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä.

3 Voimaantulo

Sopimus tulee voimaan kansainvälisesti ja Suomen osalta kuukauden kuluttua viimeisen sellaisen nootin päiväyksestä, jolla osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskeva laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samana ajankohtana kuin sopimus tulee voimaan. Valtioneuvoston asetuksella voidaan kuitenkin säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä

Euroopan unionin toimivallanjako on lentoliikenteen alalla varsin laaja, jonka johdosta valtaosa yhteisen ilmailualueen perustamista koskevan sopimuksen määräyksistä kuuluu Euroopan unionin toimivallan alaan. Sopimuksessa ei ole määräyksiä siitä, miten toimivalta unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu. Euroopan unionin lainsäädännön myötä Euroopan unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on laajentunut. Valtaosa lentoliikennettä koskevasta lainsäädännöstä on annettu unionin asetuksina. Siltä osin kuin Euroopan unionin asetuksia on annettu, jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta on rajautunut lähinnä siihen miten jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset toimivaltaisten viranomaisten hallintotohtävät.

Sopimuksen kattamista aloista Euroopan unionin sääntelyä on annettu koskien markkinoille pääsyä, ilmaliikenteen hallintaa, lentoturvallisuutta, ilmailun turvaamista, ympäristöasioita, sosiaalisia näkökohtia, kuluttajansuojaa, tulleja ja tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä.

Sopimuksen artikkelit kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan seuraavilta osin: 1 artikla (Määritelmät) sisältää sekä Euroopan unionin toimivaltaan että jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvia määritelmiä, 3 artikla (Lupien myöntäminen) siltä osin kuin se koskee luvan myöntämisen edellytyksiä, 3 a artikla (Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta, omistusta ja määräysvaltaa koskevien viranomais selvitysten vastavuoroinen tunnustaminen), 4 artikla (Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen), 5 artikla (Investoinnit), 7 artikla (Kilpailuympäristö), 8 artikla (Kaupalliset mahdollisuudet), 9 artikla (Tullit ja maksut), 10 artikla (Lentoasemien, laitteiden ja palvelujen käytöstä perittävät maksut), 11 artikla (Hinnoittelu), 12 artikla (Tilastot), 13 artikla (Lentoturvallisuus), 14 artikla (Ilmailun turvaaminen), 15 artikla (Ilmaliikenteen hallinta), 16 artikla (Ympäristö), 17 artikla (Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu), 18 artikla (Kuluttajien oikeudet ja henkilötietojen suoja), 19 artikla (Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät), 20 artikla (Sosiaaliset näkökohdat), liite II (Siirtymäsäännökset) liite IV (Luettelo siviili-ilmailua koskevasta EU-säädöksistä) ja liite VI (Lakisääteiset vaatimukset ja normit, jotka on täytettävä sovellettaessa EU:n ja Israelin Euro-Välimeri-Ilmailusopimuksen Liitteessä IV lueteltua lainsäädäntöä).

Artikloihin liittyen on EU:n lainsäädäntöä annettu seuraavasti:

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin yhteistä ilmailualueutta koskevan sopimuksen sisältämistä asioista on annettu unionilainsäädäntöä muun muassa seuraavista asioista:

Lentoliikenteen ulkosuhteista 29 päivänä huhtikuuta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (ns. ulkosuhdeasetus).

Markkinoillepääsystä on säädetty seuraavissa säädöksissä: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vaakuutusvaatimuksista; Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008 lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (ns. lentoliikenneasetus); Neuvoston asetus lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (ETY) N:o 95/93 (ns. slot-asetus); ja neuvoston direktiivi pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 96/67/EY (ns. maahuolintadirektiivi).

Ympäristöstä on säädetty seuraavissa säädöksissä: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 2002/30/EY (ns. melunhallintadirektiivi); ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä.

Sosiaalisista näkökohdista on säädetty seuraavissa säädöksissä: Neuvoston direktiivi 2000/79/EY Euroopan lentoyhtiöidenliiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta; ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista.

Sopimuksen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimialaan seuraavasti: sopimuksen määräyksistä 1 artiklassa (Käsitteet) on sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia artikloja koskevia käsitteitä. Sopimuksen 2 artiklassa määrätään liikenneoikeuksien myöntämisestä. Liikenneoikeudet ovat Suomen toimivallassa. Sopimuksen 3 artiklassa määrätään lupien myöntämisestä. Liikennöintilupien myöntämisestä ja peruuttamisesta säädetään ilmailulain 6 luvussa. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa. Lupaedellytysten määräykset perustuvat kansainväliseen Chicagon yleissopimukseen ja Euroopan unionin lainsäädäntöön, mutta luvan myöntämisestä määrätään kansallisessa lainsäädännössä. Sopimuksen 6 artikla koskee lainvalintaa ja artiklan määräyksiä koskeva toimivalta on jaettu EU:n ja jäsenvaltioiden välillä, koska kyseessä on sekä EU-tason että kansallinen sääntely. Sopimuksen 9 artiklassa määrätään tulleista ja maksuista. Siltä osin kuin artiklan määräykset koskevat veroja ja maksuja, ne kuuluvat Suomen toimivaltaan. Institutionaalisia järjestelyjä koskevat määräykset; 22 artikla (Sekakomitea), 24 artikla (Suojatoimenpiteet), 25 artikla (Sopimuksen maantieteellinen soveltaminen), 26 artikla (Suhde muihin sopimuksiin), 27 artikla (Muutokset), 28 artikla (Voimassaolon päätyminen), 28 artikla (Rekisteröinti ICAOssa ja Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristössä) ja 29 artikla (Voimaantulo ja väliaikainen soveltaminen) koskevat valtion suvereniteettia ja kuuluvat näin ollen Suomen toimivaltaan. Institutionaaliset määräykset ovat kansainvälinen käytäntö sopimuksissa ja ne eivät ole ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Liite I:ssä määrätään liikenneoikeuksien käyttämisestä ja sovitaan ehdoista, joiden täyttyessä voidaan harjoittaa lentoliikennettä, sekä määrättyistä reiteistä. Liitteen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Liitteessä V sovitaan perusliikennöintitiheyksistä eri reiteillä Tel Avivin ja eurooppalaisen kaupungin välillä, ja liitteen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan. Liite ei sisällä suomalaisia kaupunkeja.

4.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Euroopan unionin lainsäädännön näkökulmasta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin yhteistä ilmailu-aluetta koskeva sopimus on sekasopimus, jossa toimivalta on jaettu unionin ja sen jäsenvaltioiden kesken ja jossa sopimuksen osapuoliksi tulevat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Sekasopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Sekasopimuksen määräykset voivat olla sekä yksinomaan unionin toimivaltaan kuuluvia, yksinomaan jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvia tai jaettuun toimivaltaan kuuluvia. Eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske perustuslain tulkintakäytännön mukaan sekasopimusten unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä (PeVL 6/2001 vp). Näin ollen eduskunta hyväksyy sopimuksen perustuslain 94 §:n mukaisesti vain niiltä osin kuin pöytäkirjan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksessa ei ole määräyksiä siitä, miten toimivalta unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on laajentunut. Valtaosa lentoliikennettä koskevasta lainsäädännöstä on annettu unionin asetuksina. Siltä osin kuin on annettu unionilainasetuksia, on jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajautunut lähinnä siihen kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset toimivaltaisten viranomaisten hallintotoimet.

Sopimusmääräykset on luettava lainsäädännön alaan kuuluviksi, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Sillä, onko määräys ristiriidassa tai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa, ei ole merkitystä (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Seuraavassa käsitellään Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin yhteistä ilmailu-aluetta koskevan sopimuksen artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 1 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Sopimuksen 1 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 3 artiklassa määrätään lupien myöntämisestä. Liikennöintilupien myöntämisestä ja peruuttamisesta säädetään ilmailulain 6 luvussa. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään lakien ja määräysten noudattamisesta. Artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään veroja, tulleja ja maksuja koskevista vapautuksista. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan siltä osin kuin siinä määrätään veroista ja maksuista. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään lentoasemien, laitteiden ja palvelujen käytöstä perittävien maksujen asettamista koskevista periaatteista ja menettelyistä. Lentoasemamaksuista säädetään laissa lentoasemaverkosta ja -maksuista. Lentoliikenteen valvontamaksusta säädetään laissa lentoliikenteen valvontamaksusta (1249/2005). Liikenteen turvallisuusvirastolle on asetettu lennonvarmistusmaksujen valvontavastuu ilmailulain 111 §:ssä. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 23 artikla koskee sitovaa riitojenratkaisumenettelyä (PeVL 31/2001 vp, HE 84/2001 vp). Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön näin ollen alaan.

4.3 Käsittelyjärjestys

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin yhteistä ilmailualuetta koskeva sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan siten hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin valtion hallituksen välisen Brysselissä 10 päivänä kesäkuuta 2013 tehdyn Euro-Välimeri-ilmailusopimuksen siltä osin kuin sopimus kuuluu Suomen toimivaltaan.

Koska sopimus sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin valtion hallituksen välisen Euro-Välimeri-ilmailusopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Israelin valtion hallituksen välisen Brysselissä 10 päivänä kesäkuuta 2013 tehdyn Euro-Välimeri-ilmailusopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

Helsingissä 7 päivänä huhtikuuta 2016

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Sopimusteksti

SOPIMUSTEKSTI

**EUROOPAN UNIONIN JA SEN JÄSEN-
VALTIOIDEN SEKÄ ISRAELIN VALTI-
ON HALLITUKSEN VÄLINEN**

EURO-VÄLIMERI-ILMAILUSOPIMUS

BELGIAN KUNINGASKUNTA,

BULGARIAN TASAVALTA,

TŠEKin TASAVALTA,

TANSKAN KUNINGASKUNTA,

SAKSAN LIITTOTASAVALTA,

VIRON TASAVALTA,

IRLANTI,

HELLEENIEN TASAVALTA,

ESPANJAN KUNINGASKUNTA,

RANSKAN TASAVALTA,

ITALIAN TASAVALTA,

KYPROKSEN TASAVALTA,

LATVIAN TASAVALTA,

LIETTUAN TASAVALTA,

LUXEMBURGIN SUUR-
HERTTUAKUNTA,

UNKARI,

MALTA,

ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,

**EURO-MEDITERRANEAN AVIATION
AGREEMENT**

**between the European Union and its
Member States, of the one part and the
government of the State of Israel, of the
other part**

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMA-
NY,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

IRELAND,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEM-
BOURG,

HUNGARY,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHER-
LANDS,

ITÄVALLAN TASAVALTA,

PUOLAN TASAVALTA,

PORTUGALIN TASAVALTA,

ROMANIA,

SLOVENIAN TASAVALTA,

SLOVAKIAN TASAVALTA,

SUOMEN TASAVALTA,

RUOTSIN KUNINGASKUNTA,

ISON-BRITANNIAN JA POHJOIS-
IRLANNIN YHDISTYNYT KUNINGAS-
KUNTA,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja
Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopi-
muksen sopimuspuolet, jäljempänä 'jäsenval-
tiot', ja

Contracting Parties to the Treaty on Europe-
an Union and the Treaty on the functioning
of the European Union, hereinafter referred
to as the "Member States", and

EUROOPAN UNIONI,
sekä
ISRAELIN VALTION HALLITUS, jäljem-
pänä 'Israel',
jotka

THE EUROPEAN UNION,
of the one part, and
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF
ISRAEL, hereinafter referred to as "Israel",
of the other part,

HALUAVAT edistää sellaista kansainvälistä
ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoliik-
enteen harjoittajien tasapuoliseen kilpailuun
markkinoilla, joilla valtion osallistuminen ja
sääntely on mahdollisimman vähäistä,

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

HALUAVAT helpottaa kansainvälisten len-
toliikennemahdollisuuksien laajenemista
esimerkiksi kehittämällä lentoliikenneverkos-
toja, jotka vastaavat matkustajien ja rah-
dinantajien tarpeisiin saada tarkoituksenmu-
kaisia lentoliikennepalveluja,

DESIRING to facilitate the expansion of in-
ternational air transport opportunities, includ-
ing through the development of air transport
networks to meet the needs of passengers and
shippers for convenient air transport services;

TUNNUSTAVAT lentoliikenteen merkityk-

RECOGNISING the importance of air

sen kaupankäynnin, matkailun ja investointien edistämisessä,

transport in promoting trade, tourism and investment;

HALUAVAT mahdollistaa sen, että lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota matkustajille ja rahdinantajille kilpailukykyisiä hintoja ja palveluja avoimilla markkinoilla,

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

TUNNUSTAVAT hyödyt, joita voidaan saada sääntelyn lähentämisestä ja sääntöjen ja lähestymistapojen yhdenmukaistamisesta mahdollisuuksien mukaan,

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

HALUAVAT, että lentoliikenteen kaikki sektorit, mukaan lukien lentoliikenteen harjoittajien työntekijät, hyötyvät vapaammasta ympäristöstä,

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

HALUAVAT varmistaa, että kansainvälinen lentoliikenne on mahdollisimman turvallista ja turvattua ja vahvistavat uudelleen olevansa erityisen huolissaan ilma-aluksiin kohdistuvista teoista tai niiden uhista, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja vaikuttavat kielteisesti lentoliikenteeseen sekä heikentävät yleisön luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen,

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

TUNNUSTAVAT Euroopan unionin ja Israelin välisiin ilmailusuhteisiin liittyvät nykyisestä geopolittisesta tilanteesta johtuvat turvaamistarpeet,

RECOGNISING the security needs in connection with the air relations between the European Union and Israel, as a result of the current Geo-Political situation;

OTTAVAT HUOMIOON Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen,

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

TUNNUSTAVAT, että tämä Euro-Välimeri-ilmailusopimus on osa Euro-Välimerikumppanuuden muodostamaa kokonaisuutta, joka hahmoteltiin 28 päivänä marraskuuta 1995 annetussa Barcelonan julistuksessa,

RECOGNISING that this Euro-Mediterranean Aviation Agreement lies within the scope of the Euro-Mediterranean Partnership envisaged in the Declaration of Barcelona of 28 November 1995;

TOTEAVAT haluavansa yhteisesti edistää Euro–Välimeri-ilmailualuetta, joka perustuu sääntelyn lähentämiseen, sääntely-yhteistyöhön ja markkinoille pääsyn vapauttamiseen,

NOTING their common will to promote a Euro-Mediterranean Aviation Area based on the principles of regulatory convergence, regulatory cooperation and liberalisation of market access;

HALUAVAT varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset, jotka tarjoavat lentoliikenteen harjoittajille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet tarjota lentoliikennepalveluja,

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

TUNNUSTAVAT, että tuet voivat vaikuttaa kielteisesti lentoliikenteen harjoittajien kilpailuun ja vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteiden saavuttamisen,

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

VAHVISTAVAT ympäristönsuojelun merkityksen kehitettäessä kansainvälistä ilmailupoliittikkaa ja pantaessa sitä täytäntöön sekä tunnustavat itsenäisten valtioiden oikeuden ryhtyä tässä asiassa asiaankuuluviin toimenpiteisiin;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy and recognising the rights of sovereign States to take appropriate measures to this effect;

OTTAVAT HUOMIOON kuluttajansuojan, mukaan lukien Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen mukaisen suojan tärkeyden, sikäli kuin molemmat sopimuspuolet ovat kyseisen yleissopimuksen sopimuspuolia,

NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999, insofar as the Contracting Parties are parties to this Convention;

TOTEAVAT, että tämä sopimus edellyttää henkilötietojen vaihtoa, johon sovelletaan sopimuspuolten tietosuojalainsäädäntöä sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY nojalla Israelin valtion tarjoaman henkilötietojen suojan riittävydestä automaattisessa henkilötietojen käsittelyssä 31 päivänä tammikuuta 2011 annettua komission päätöstä 2011/61/EU,

NOTING that this Agreement implies the exchange of personal data, which will be subject to the data protection legislation of the Contracting Parties and of the Commission Decision of 31 January 2011 pursuant to Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council on the adequate protection of personal data by the State of Israel with regard to automated processing of personal data (2011/61/EU);

AIKOVAT toimia voimassaolevilla lentoliikennesopimuksilla luodun kehyksen pohjalta

INTENDING to build upon the framework of existing air transport agreements with the

tavoitteena avata markkinoille pääsy ja turvata mahdollisimman suuri hyöty sopimuspuolten kuluttajille, lentoliikenteen harjoittajille, työntekijöille ja yhteisöille,

goal of opening access to markets and maximising benefits for the consumers, air carriers, labour, and communities of the Contracting Parties;

TOTEAVAT, että tätä sopimusta on tarkoitus soveltaa asteittaisella mutta kokonaisvaltaisella tavalla ja että asiaankuuluvalla välineellä voidaan varmistaa toisiaan vastaavien lakisääteisten vaatimusten ja normien vahvistaminen siviili-ilmailun alalla sopimuspuolten soveltamien tiukimpien vaatimusten pohjalta,

NOTING that this Agreement is to be applied in a progressive but integral way, and that a suitable mechanism can ensure the establishment of equivalent regulatory requirements and standards for civil aviation based on the highest standards applied by the Contracting Parties;

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

1 artikla

Article 1

Määritelmät

Definitions

Ellei toisin määrätä, tässä sopimuksessa tarkoitetaan

For the purposes of this Agreement, unless otherwise provided:

1) 'sovitulla lentoliikennepalvelulla' ja 'määrätyillä reiteillä' tämän sopimuksen 2 artiklan ja liitteen I mukaista kansainvälistä lentoliikennettä;

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

2) 'sopimuksella' tätä sopimusta, sen liitteitä ja kaikkia niihin tehtyjä muutoksia;

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

3) 'lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa;

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

4) 'lentoliikenteellä' yleisölle tarjottua matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista siviili-ilma-aluksella joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan; epäselvyyksien välttämiseksi tähän katsotaan sisältyvän säännölliset ja ei-säännölliset (tilausliikenne) lentokuljetukset sekä pelkän rahdin kuljetus;

(4) "Air transport" means the carriage by civil aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, which, for the avoidance of doubt, shall include scheduled and non-scheduled (charter) air transport, and full cargo services;

5) 'assosiaatiosopimuksella' Brysselissä 20 päivänä marraskuuta 1995 tehtyä Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Israelin valtion Euro-Välimeri-assosiaatiosopimusta;

(5) "Association Agreement" means the Euro-Mediterranean Agreement establishing an association between the European Communities and their Member States, of the one part, and the State of Israel, of the other part,

signed at Brussels on 20 November 1995;

6) 'toimivaltaisilla viranomaisilla' valtion virastoja tai yksiköitä, jotka vastaavat tästä sopimuksesta johtuvien hallinnollisten tehtävien toteuttamisesta;

7) 'sopimuspuolilla' Euroopan unionia tai sen jäsenvaltioita taikka Euroopan unionia ja sen jäsenvaltioita, kunkin toimivallan mukaisesti, ja Israelia;

8) 'yleissopimuksella' Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan luettuina:

a) kaikki yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Israel että yksi tai useampi Euroopan unionin jäsenvaltio on ratifioinut, ja

b) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai liitteiden muutokset sillä edellytyksellä, että liite tai muutos on voimassa sekä Israelissa että käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta asiaan liittyvässä yhdessä tai useammassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa;

9) 'EU:n perussopimuksilla' Euroopan unionista tehtyä sopimusta sekä Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta;

10) 'viidennen vapauden liikenneoikeudella' yhden valtion, jäljempänä 'myöntävä valtio', toisen valtion, jäljempänä 'vastaanottava valtio', lentoliikenteen harjoittajille myöntämää oikeutta tai etuoikeutta tarjota kansainvälisiä lentoliikennepalveluja myöntävän valtion alueen ja jonkin kolmannen valtion alueen välillä sillä edellytyksellä, että tällaisten reittien lähtö- tai päätepiste sijaitsee vastaanottavan valtion alueella;

11) 'vaatimustenmukaisuudella' sitä, kykeneekö lentoliikenteen harjoittaja harjoittamaan kansainvälistä lentoliikennettä eli onko sillä riittävä vakavaraisuus ja riittävästi johtamisosaamista ja pystyykö se noudattamaan tällaisen liikenteen harjoittamista sääteleviä

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

(7) "Contracting Parties" means, on the one hand, the European Union or its Member States, or the European Union and its Member States, in accordance with their respective powers, and, on the other hand, Israel;

(8) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:

(a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Israel and the Member State or Member States of the European Union, and

(b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Israel and the Member State or Member States of the European Union as is relevant to the issue in question;

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

(10) "Fifth freedom right" means the right or privilege granted by one state (the "Granting State") to the air carriers of another state ("the Recipient State"), to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third state, subject to the condition that such services originate or terminate in the territory of the Recipient State;

(11) "Fitness" means whether an air carrier is fit to operate international air services, that is to say, whether it has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise and is disposed to comply with the laws, regulations and requirements which govern the

lakeja, määräyksiä ja vaatimuksia;

12) 'täydellä korvauksella' korvausta annetuista palveluista mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut ja tilanteen sitä edellyttäessä kaikki sellaiset maksut, joita peritään ympäristökustannusten kompensoimiseksi ja joita sovelletaan kansallisuudesta riippumatta;

13) 'kansainvälisellä lentoliikenteellä' lentoliikennettä useamman kuin yhden valtion alueen yläpuolisessa ilmatilassa;

14) 'IATA:lla' Kansainvälistä ilmakuljetusliittoa;

15) 'ICAO:lla' Kansainvälistä siviili-ilmailujärjestöä;

16) 'kansalaisella'
a) fyysistä henkilöä, jolla Israelin tapauksessa on Israelin kansalaisuus tai Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden tapauksessa jonkin jäsenvaltion kansalaisuus; tai
b) oikeushenkilöä, i) jonka omistavat joko suoraan tai osake-enemmistön kautta ja jossa tosiasiallista määräysvaltaa harjoittavat fyysiset henkilöt tai oikeushenkilöt, jotka Israelin tapauksessa ovat Israelin kansalaisia, tai fyysiset henkilöt tai oikeushenkilöt, jotka Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden tapauksessa ovat jonkin jäsenvaltion tai jonkin liitteessä III mainitun muun valtion kansalaisia, ja ii) jonka päätoimipaikka on Israelin tapauksessa Israelissa ja Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden tapauksessa jossain jäsenvaltiossa;

17) 'kansallisuudella' lentoliikenteen harjoittajan tapauksessa sitä, täyttääkö lentoliikenteen harjoittaja muun muassa omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevat vaatimukset;

18) 'tilauslentoliikenteellä' kaikkea kaupallista lentoliikennettä, joka ei ole säännöllistä lentoliikennettä;

19) 'liikenneluvalla' i) Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden tapauksessa asetuksen

operation of such services;

(12) "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead and where relevant any applicable charges aimed at reflecting environmental costs and applied without distinction as to nationality;

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

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

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

(16) "National" means:
(a) any person having Israeli citizenship in the case of Israel, or the nationality of a Member State in the case of the European Union and its Member States; or
(b) any legal entity (i) which is owned directly or through majority ownership and at all times is effectively controlled by persons or entities having Israeli citizenship in the case of Israel, or persons or entities having the nationality of a Member State or one of the other states listed in Annex III in the case of the European Union and its Member States, and (ii) the principal place of business of which is in Israel in the case of Israel, or in a Member State in the case of the European Union and its Member States;

(17) "Nationality", when referred to an air carrier, means whether an air carrier satisfies requirements regarding such issues as its ownership, effective control and principal place of business;

(18) "Non-scheduled air service" means any commercial air service other than a scheduled air service;

(19) "Operating license" means, (i) in the case of the European Union and its Member

(EY) N:o 1008/2008 ja sen korvaavan säädöksen mukaisesti annettua liikennelupaa ja mitä tahansa muuta asiaa koskevaa asiakirjaa tai todistusta, ja ii) Israelin tapauksessa Israelin vuoden 2011 ilmailulain 18 artiklan ja sen korvaavan säädöksen mukaisesti annettua lentotoimintalupaa tai mitä tahansa muuta asiaa koskevaa asiakirjaa tai todistusta;

20) 'hinnalla'

a) 'lentohintoja', jotka maksetaan lentoliikenteen harjoittajille tai heidän edustajilleen taikka muille lipunmyyjille matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta lentoliikenteessä, sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot; ja

b) 'kuljetusmaksuja', jotka maksetaan rahdin kuljettamisesta, sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot.

Tämä määritelmä kattaa tarvittaessa kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyvät pintakuljetukset sekä niihin sovellettavat ehdot;

21) 'päätoimipaikalla' lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa sen sopimuspuolen alueella, jossa lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinta mukaan lukien, tapahtuvat, siten kuin ne on lueteltu lentoliikenteen harjoittajan liikenneluvassa;

22) 'julkisen palvelun velvoitteella' lentoliikenteen harjoittajille asetettua velvoitetta, jolla pyritään varmistamaan, että säännöllinen lentoliikenne määrättyllä reitillä täyttää sellaiset jatkuvuutta, säännöllisyyttä, hinnoittelua ja vähimmäiskapasiteettia koskevat vahvistetut vähimmäisvaatimukset, joita liikenteenharjoittajat eivät täyttäisi, jos ne ottaisivat huomioon yksinomaan kaupalliset etunsa. Sopimuspuoli voi maksaa kyseisille lentoliikenteen harjoittajille korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä;

States an operating license and any other relevant documents or certificates given under Regulation EC 1008/2008 and any successor instrument, and (ii) in the case of Israel an Air Operating License and any other relevant documents or certificates given under Article 18 of The Israeli Air Navigation Law 2011 and any successor instrument;

(20) "Price" means:

(a) "air fares" to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers and baggage on air services and any conditions under which those fares apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services; and

(b) "air rates" to be paid for the carriage of cargo and any conditions under which those rates apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services.

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

(21) "Principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier in the Contracting Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised, as listed in its Operating license;

(22) "Public service obligation" means any obligation imposed upon air carriers to ensure on a specified route the minimum provision of scheduled air services satisfying fixed standards of continuity, regularity, pricing and minimum capacity which air carriers would not assume if they were solely considering their commercial interest. Air carriers may be compensated by the Contracting Party concerned for fulfilling public service obligations;

23) 'säännöllisellä lentoliikenteellä' sellaisen lentojen sarjaa, joilla on kaikki seuraavat ominaisuudet:

a) kullakin lennolla on istuinpaikkoja ja/tai rahdin ja/tai postin kuljetuskapasiteettia, jotka ovat yleisön ostettavissa (joko suoraan lentoliikenteen harjoittajalta tai sen valtuutetuilta edustajilta);

b) lennon tarkoituksena on palvella samojen kahden tai useamman lentoaseman välistä liikennettä joko:

—julkistetun aikataulun mukaisesti, tai
—niin säännöllisesti tai toistuvasti, että se selvästikin on osa järjestelmällistä sarjaa;

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

(a) on each flight seats and/or capacity to transport cargo and/or mail are available for individual purchase by the public (either directly from the air carrier or from its authorised agents);

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

—according to a published timetable, or
—with flights so regular or frequent that they constitute a recognisably systematic series;

24) 'SESAR-hankkeella' (*Single European Sky ATM Research*) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan teknistä toteutusta, johon sisältyy uuden sukupolven ilmaliikenteen hallintajärjestelmien koordinoitu ja ajallisesti yhteensovitettu tutkimus, kehittäminen ja käyttöönotto;

(24) "SESAR" (Single European Sky ATM Research) means the technical implementation of the Single European Sky which provides a coordinated, synchronised research, development and deployment of the new generations of air traffic management systems;

25) 'tuilla' kaikkea toimivaltaisten viranomaisten, hallituksen, alueellisen organisaation tai muun julkisen organisaation myöntämää rahoitusta esimerkiksi silloin, kun

a) toimivaltaisten viranomaisten, hallituksen, alueellisen elimen tai muun julkisen organisaation käytäntö käsittää varojen suoran siirron, esimerkiksi avustuksina, lainoina tai pääomasijoituksena, mahdollisen varojen suoran siirron yritykselle taikka yrityksen vastuiden, kuten lainatakausten, pääomalisäysten, omistuksen, konkurssisuojaan tai vastuutuksen vastattavaksi ottamisen;

b) saatavasta, joka on toimivaltaisille viranomaisille, hallitukselle, alueelliselle elimelle tai muulle julkiselle organisaatiolle kuuluva tulo, luovutaan tai sitä ei kanneta;

c) toimivaltaiset viranomaiset, hallitus, alueellinen elin tai muu julkinen organisaatio antaa käyttöön muita kuin yleiseen infrastruktuuriin kuuluvia tavaroita tai palveluita tai ostaa tavaroita tai palveluita; tai

d) toimivaltaiset viranomaiset, hallitus, alueellinen elin tai muu julkinen organisaatio suorittaa maksuja rahoitusmekanismiin tai valtuuttaa tai ohjaa yksityisen tahon vastamaan yhdestä tai useammasta a, b tai c ala-

(25) "Subsidy" means any financial contribution granted by the competent authorities, a government, a regional organisation or another public organisation, i.e. when:

(a) a practice of the competent authorities, a government, a regional body or another public organisation involves a direct transfer of funds such as grants, loans or equity infusion, potential direct transfer of funds to the company, the assumption of liabilities of the company such as loan guarantees, capital injections, ownership, protection against bankruptcy or insurance;

(b) revenue of the competent authorities, a government, a regional body or another public organisation that is otherwise due is foregone or not collected;

(c) the competent authorities, a government, a regional body or another public organisation provide goods or services other than general infrastructure, or purchase goods or services; or

(d) the competent authorities, a government, a regional body or another public organisation make payments to a funding mechanism or entrust or direct a private body to carry out one or more of the type of functions illustrat-

kohdassa kuvatusa tavanomaisesti julkiselle viranomaiselle kuuluvasta tehtävästä, joka ei tosiasiassa eroa julkisten viranomaisten tavanomaisesti noudattamasta käytännöstä; ja sitä kautta annetaan etua;

ed under (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government and, in practice, in no real sense differs from practices normally followed by governments; and where a benefit is thereby conferred;

26) 'alueella' Israelin osalta Israelin valtion aluetta ja Euroopan unionin osalta maa-alueita (mannermaata ja saaria), sisävesiä ja aluemerä, joihin sovelletaan EU:n perussopimuksia, perussopimuksissa tai ne korvaavassa oikeudellisessa välineessä määrättyjen edellytysten mukaisesti. Tämän sopimuksen soveltamisella Gibraltarin lentoasemaan ei katsota olevan vaikutusta Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan sen alueen suvereniteettia koskevassa riidassa, jolla kyseinen lentoasema sijaitsee, eikä Gibraltarin lentoaseman jättämiseen edelleen jäsenvaltioiden välillä 18 päivänä syyskuuta 2006 voimassa olleiden EU:n ilmailualan toimenpiteiden ulkopuolelle Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetun Gibraltarin lentoasemaa koskevan ministereiden julistuksen ehtojen mukaisesti. Tämän sopimuksen soveltamisen ei katsota vaikuttavan niiden alueiden asemaan, jotka ovat tulleet Israelin hallintaan kesäkuun 1967 jälkeen;

(26) "Territory" means, for Israel, the territory of the State of Israel, and, for the European Union, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the EU Treaties are applied and under the conditions laid down in the EU Treaties and any successor instrument. The application of this Agreement to the airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to their dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from EU aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States in accordance with the terms of the Ministerial Statement on Gibraltar Airport agreed in Cordoba on 18 September 2006. The application of this Agreement is understood to be without prejudice to the status of the territories that came under Israeli administration after June 1967;

27) 'käyttömaksulla' lentoliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai ilmailun turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina.

(27) "User charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

I OSASTO

TITLE I

TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET

ECONOMIC PROVISIONS

2 artikla

Article 2

Liikenneoikeudet

Traffic Rights

1. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tämän sopimuksen liitteen I ja liitteen II mukaisesti seuraavat oikeudet, joiden mukaisesti kyseisen sopimuspuolen

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party, in accordance with Annex I and Annex II, the following rights for the conduct of international air transport

lentoliikenteen harjoittajat voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä:

- a) oikeus lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli;
- b) oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle muussa tarkoituksessa kuin matkustajien, rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi (ei-kaupalliset tarkoitukset);
- c) kun tarjotaan sovittua lentoliikennepalvelua määrättyllä reitillä, oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle matkustajien, rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi joko erikseen tai yhdessä; ja

d) muut tässä sopimuksessa vahvistetut oikeudet.

2. Tämän sopimuksen määräykset eivät missään tapauksessa oikeuta

a) Israelin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan jäsenvaltion alueella matkustajia, matkatavaroita, rahdia tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen paikkaan kyseisen jäsenvaltion alueella, tai

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan Israelin alueella matkustajia, matkatavaroita, rahdia tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen paikkaan Israelin alueella.

3 artikla

Lupien myöntäminen

1. Saatuaan toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupaa koskevan hakemuksen sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten on myönnettävä asiaankuuluva lupa mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä edellyttäen, että

a) Israelin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

—lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Israelissa, ja se on saanut Israelin lainsäädännön mukaisen liikenneluvan; ja

—lentoliikenteen harjoittaja on Israelin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; ja

—lentoliikenteen harjoittaja on joko suo-

by the air carriers of the other Contracting Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport (non-traffic purposes);
- (c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and/or mail, separately or in combination; and
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of:

(a) Israel the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;

(b) the European Union the right to take on board, in the territory of Israel, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of Israel.

Article 3

Authorisation

1. On receipt of applications for operating authorisation from an air carrier of one of the Contracting Parties, the competent authorities shall grant appropriate authorisations with minimum procedural delay, provided that:

(a) for an air carrier of Israel:

—the air carrier has its principal place of business in Israel, and has received its operating licence in accordance with the law of Israel; and

—effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by Israel; and

—the air carrier is owned, directly or by ma-

raan tai osake-enemmistön kautta Israelin ja/tai sen kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa;

majority participation, and effectively controlled by Israel and/or its nationals;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

—lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Euroopan unionin jäsenvaltion alueella EU:n perussopimusten mukaisesti, ja se on saanut EU:n lainsäädännön mukaisen liikenneluvan; ja

—lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan Euroopan unionin jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja toimivaltainen viranomainen on selkeästi määritellyt; ja

—lentoliikenteen harjoittaja on joko suoraan tai osake-enemmistön kautta Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai Euroopan unionin jäsenvaltioiden kansalaisten ja/tai muiden liitteessä III lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa;

(b) for an air carrier of the European Union:

—the air carrier has its principal place of business in the territory of a European Union Member State under the EU Treaties, and has received its operating licence in accordance with European Union law; and

—effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the competent authority is clearly identified; and

—the air carrier is owned, directly or by majority participation, and it is effectively controlled by European Union Member States and/or by nationals of European Union Member States, or by other States listed in Annex III and/or of nationals of these other States;

c) lentoliikenteen harjoittaja täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin perustuvat ehdot, joita kansainvälisestä lentoliikenteen toiminnasta vastaava toimivaltainen viranomainen normaalisti soveltaa; ja

d) 13 artiklan ja 14 artiklan määräykset täytetään ja niitä sovelletaan.

(c) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the competent authority for the operation of international air transport; and

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

3 a artikla

Lentoliikenteen harjoittajien vaatimustenmukaisuutta ja kansallisuutta koskevien viranomaisselvitysten vastavuoroinen tunnustaminen

Saatuun jonkin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajalta lupahakemuksen toisen sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten on tunnustettava ensin mainitun sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten kyseisestä lentoliikenteen harjoittajasta tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansallisuutta koskevat selvitykset aivan kuin tällaiset selvityk-

Article 3 bis

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

Upon receipt of an application for authorisation from an air carrier of one Contracting Party, the competent authorities of the other Contracting Party shall recognise any fitness and/or nationality determination made by the competent authorities of the first Contracting Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own

set olisivat sen omien toimivaltaisten viranomaisten tekemiä, eivätkä ne saa tehdä asiasa muita lisäselvityksiä kuin jäljempänä alakohdassa määrätään.

a) Jos saatuaan lentoliikenteen harjoittajalta lupahakemuksen tai annettuaan tällaisen luvan vastaanottavan sopimuspuolen toimivaltaisilla viranomaisilla on erityinen syy epäillä, että toisen sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten tekemästä selvityksestä huolimatta tämän sopimuksen 3 artiklassa asianmukaisten lupien myöntämiselle asetettuja ehtoja ei ole noudatettu, niiden on viipymättä ilmoitettava asiasta toisen sopimuspuolen viranomaisille ja perusteltava epäilynsä. Tällaisessa tapauksessa kumpi tahansa sopimuspuoli voi pyytää neuvotteluja, joihin voi osallistua sopimuspuolten toimivaltaisten viranomaisten edustajia, ja/tai pyytää tämän epäilyn kannalta merkityksellisiä lisätietoja, ja näihin pyyntöihin on vastattava mahdollisimman nopeasti. Jos asiassa ei löydetä ratkaisua, kumpi tahansa sopimuspuoli voi antaa sen tämän sopimuksen 22 artiklalla perustetun sekakomitean ratkaistavaksi ja toteuttaa 22 artiklan 7 ja 9 kohdan mukaisesti asianmukaisia suojatoimenpiteitä 24 artiklan nojalla.

b) Nämä menettelyt eivät koske sellaisten selvitysten tunnustamista, jotka liittyvät
i) turvallisuustodistuksiin tai -lupiin;
ii) turvajärjestelyihin; tai
iii) vakuutusturvaan.

competent authorities, and shall not inquire further into such matters, except as provided for in subparagraph a) below.

(a) If, after receipt of an application for authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the competent authorities of the receiving Contracting Party have a specific concern based on reasonable doubt that, despite the determination made by the competent authorities of the other Contracting Party, the conditions prescribed in Article 3 of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they shall promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Contracting Party may seek consultations which may include representatives of the competent authorities of the Contracting Parties, and/or additional information relevant to this concern, and such requests shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Contracting Party may bring the matter to the Joint Committee set up under Article 22 of this Agreement and may, in accordance with paragraphs 7 and 9 of Article 22, take appropriate safeguard measures under Article 24.

(b) These procedures do not cover recognition of determinations in relation to:
(i) Safety certificates or licences;
(ii) Security arrangements; or
(iii) Insurance coverage.

4 artikla

Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen

1. Kummankin sopimuspuolen toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai rajoittaa niitä taikka muulla tavoin rajoittaa sen toimintaa, jos

a) Israelin lentoliikenteen harjoittajien osalta:
—lentoliikenteen harjoittajan päätoimi-

Article 4

Refusal, Revocation, Suspension or Limitation of Authorisation

1. The competent authorities of either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of another Contracting Party where:

(a) for an air carrier of Israel:
—the air carrier does not have its principal

paikka ei ole Israelissa, tai se ei ole saanut Israelin sovellettavan lainsäädännön mukaista liikennelupaa; tai

—lentoliikenteen harjoittaja ei ole Israelin jatkuvan tai tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; tai

—lentoliikenteen harjoittaja ei ole joko suoraan tai osake-enemmistön kautta Israelin ja/tai sen kansalaisten omistuksessa tai tosiasiallisessa määräysvallassa;

place of business in Israel, or has not received its operating licence in accordance with the applicable law of Israel; or

—effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by Israel; or

—the air carrier is not owned, directly or by majority participation, or effectively controlled by Israel and/or nationals of Israel;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

—lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole Euroopan unionin jäsenvaltion alueella EU:n perussopimusten mukaisesti, tai se ei ole saanut Euroopan unionin oikeuden mukaista liikennelupaa; tai

—lentoliikenteen harjoittaja ei ole lento- toimintaluvan myöntämisestä vastaavan Euroopan unionin jäsenvaltion jatkuvan tai tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritetty; tai

—lentoliikenteen harjoittaja ei ole joko suoraan tai osake-enemmistön kautta Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai Euroopan unionin jäsenvaltioiden kansalaisten ja/tai muiden liitteessä III lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa tai tosiasiallisessa määräysvallassa;

(b) for an air carrier of the European Union:

—the air carrier does not have its principal place of business in the territory of a European Union Member State under the EU Treaties, or has not received its operating licence in accordance with European Union law; or

—effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate or the competent authority is not clearly identified; or

—the air carrier is not owned, directly or by majority participation, or effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, or by other States listed in Annex III and/or nationals of these other States;

c) lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut tämän sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä;

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

d) 13 artiklan ja 14 artiklan määräyksiä ei täytetä tai sovelleta; tai

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

e) sopimuspuoli on tehnyt tämän sopimuksen 7 artiklan mukaisen selvityksen, jonka mukaan kilpailuympäristöä koskevia ehtoja ei ole täytetty.

(e) a Contracting Party has made the determination in accordance with Article 7 that the conditions for a competitive environment are not being fulfilled.

2. Elleivät välittömät toimet ole tarpeen tämän artiklan 1 kohdan c tai d alakohdan määräysten rikkomisen lopettamiseksi, tällä artiklalla myönnettyjä oikeuksia voidaan käyttää vasta, kun toisen sopimuspuolen toi-

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with points (c) or (d) of paragraph 1, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the competent authori-

mivaltaisten viranomaisten kanssa on neuvoteltu.

ties of the other Contracting Party.

5 artikla

Article 5

Investoinnit

Investment

1. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen 3 artiklassa ja 4 artiklassa määrätään, ja kun sekakomitea on tarkistanut 22 artiklan 10 kohdan mukaisesti, että vastavuoroisia järjestelyjä on olemassa, sopimuspuolet voivat sallia Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai niiden kansalaisten enemmistöomistuksen ja/tai tosiasiallisen määräysvallan Israelin lentoliikenteen harjoittajissa tai Israelin tai sen kansalaisten enemmistöomistuksen ja/tai tosiasiallisen määräysvallan Euroopan unionin jäsenvaltioiden lentoliikenteen harjoittajissa tämän artiklan 2 kohdassa määrättyin ehdoin.

1. Notwithstanding Article 3 and Article 4 of this Agreement, and upon verification by the Joint Committee in accordance with Article 22(10) that reciprocal arrangements are available, the Contracting Parties may allow majority ownership and/or the effective control of air carriers of Israel by European Union Member States or their nationals, or of air carriers of the European Union by Israel or its nationals in accordance with the conditions of paragraph 2 of this Article.

2. Tämän artiklan 1 kohdan soveltamiseksi sopimuspuolten eturyhmien yksittäiset investoinnit hyväksytään tapauskohtaisesti tällä sopimuksella perustetun sekakomitean tämän sopimuksen 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti ennalta tekemällä päätöksellä.

Päätöksessä on eriteltävä edellytykset, jotka liittyvät sovittujen lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen tämän sopimuksen mukaisesti, sekä edellytykset, jotka liittyvät kolmansien maiden ja sopimuspuolten välisiin lentoliikennepalveluihin. Näihin päätöksiin ei sovelleta tämän sopimuksen 22 artiklan 9 kohdan määräyksiä.

2. In relation to paragraph 1 of this Article, specific investments by Contracting Parties' interests shall be individually permitted by virtue of a prior decision of the Joint Committee in accordance with Article 22(2) (of this Agreement).

This decision shall specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third countries and the Contracting Parties. The provisions of Article 22(9) of this Agreement shall not apply to this type of decisions.

6 artikla

Article 6

Lakien ja määräysten noudattaminen

Compliance with Laws and Regulations

1. Kun sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alukset saapuvat toisen sopimuspuolen alueelle, ovat siellä tai poistuvat sieltä, niiden on noudatettava niitä toisen sopimuspuolen alueella sovellettavia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten saa-

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of aircraft engaged in internation-

pumista toisen sopimuspuolen alueelle tai lähtöä sieltä sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella.

2. Kun sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten matkustajat, miehistö tai rahti saapuvat toisen sopimuspuolen alueelle, ovat siellä tai poistuvat sieltä, niiden osalta on, joko niiden omasta toimesta tai toisen toimiessa niiden puolesta, noudatettava niitä toisen sopimuspuolen alueella voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön tai rahdin saapumista toisen sopimuspuolen alueelle tai lähtöä sieltä (mukaan lukien maahantulon, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tullia ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt).

7 artikla

Kilpailuympäristö

1. Sopimuspuolet vahvistavat, että tähän sopimukseen sovelletaan assosiaatiosopimuksen IV osaston 3 luvun (Kilpailu) periaatteita.

2. Sopimuspuolet tunnustavat yhteiseksi tavoitteekseen tarjota terveen kilpailuympäristön lentoliikenteen harjoittamiselle. Sopimuspuolet toteavat, että lentoliikenteen harjoittajat harjoittavat tervettä kilpailua todennäköisimmin silloin, kun ne toimivat täysin kaupallisesti eivätkä saa tukea, ja kun on varmistettu puolueeton ja syrjimätön mahdollisuus käyttää lentoasemien rakennelmia, laitteita ja palveluja ja saada lähtö- ja saapumisaikoja.

3. Jos sopimuspuoli katsoo toisen sopimuspuolen alueella vallitsevan, erityisesti tuista johtuen, olosuhteita, jotka voivat haitata sen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisista ja tasapuolisista kilpailumahdollisuuksista, se voi toimittaa huomionsa toiselle sopimuspuolelle. Lisäksi se voi pyytää sekakomiteaa kokoontumaan tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti. Tällaiset neuvottelut on aloitettava 30 päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Ellei tyydyttävään sopimukseen

al air transport shall be complied with by the other Contracting Party's air carriers.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party's air carriers.

Article 7

Competitive Environment

1. The Contracting Parties reaffirm the application of the provisions of Chapter 3 ("Competition") of Title IV of the Association Agreement to this Agreement.

2. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment for the operation of air services. The Contracting Parties recognise that fair competitive practices by air carriers are most likely to occur where these air carriers operate on a fully commercial basis and are not subsidised, and where neutral and non-discriminatory access to airport facilities, services, and slot allocation is ensured.

3. If one Contracting Party finds that conditions exist in the territory of the other Contracting Party, in particular due to subsidy, which would adversely affect the fair and equal opportunity of its air carriers to compete, it may submit observations to the other Contracting Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided for in Article 22 of this Agreement. Consultations shall start within 30 days of receipt of such a request. Failure to reach a sat-

päästä 30 päivän kuluessa neuvottelujen aloittamisesta, neuvotteluja pyytäneellä sopimuspuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti tai asettaakseen niille aiheellisia ehtoja tämän sopimuksen 4 artiklan mukaisesti.

4. Tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen toimien on oltava asianmukaisia ja oikeasuhteisia ja ne on rajoitettava kestoaltaan ja soveltamisalaltaan välttämättömiin. Toimet on kohdistettava ainoastaan 3 kohdassa tarkoitetuista olosuhteista hyötyviin lentoliikenteen harjoittajiin, ja niiden toteuttaminen ei saa rajoittaa kummankaan sopimuspuolen oikeutta ryhtyä 23 artiklan mukaisiin toimiin.

5. Sopimuspuolet ovat yhtä mieltä siitä, että Israelin hallituksen osallistuminen niiden turvatoimiin liittyvien lisäkustannusten kattamiseen, joita aiheutuu Israelin lentoliikenteen harjoittajille Israelin hallituksen antamien ohjeiden noudattamisesta, ei ole vilpillistä kilpailua, eikä sen katsota olevan tukea tätä artiklaa sovellettaessa, sillä edellytyksellä, että

a) tällainen avustus kattaa ainoastaan kustannukset, joita Israelin lentoliikenteen harjoittajille väistämättä aiheutuu, kun ne toteuttavat Israelin viranomaisten vaatimia ylimääräisiä turvatoimenpiteitä, joita ei vaadita Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajilta tai joista ei aiheudu kustannuksia Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille; ja

b) Israel on selvästi yksilöinyt tällaiset turvatoimiin liittyvät kustannukset ja määritellyt niiden suuruuden; ja

c) sekakomitea saa kerran vuodessa selvityksen, jossa ilmoitetaan turvatoimiin liittyvien kustannusten kokonaismäärä ja Israelin hallituksen osuus niiden kattamisesta edelliseltä vuodelta.

6. Kumpikin sopimuspuoli voi toisen sopimuspuolen tekemän ilmoituksen jälkeen aloittaa keskustelut tähän artiklaan liittyvistä asioista toisen sopimuspuolen alueella olevien vastuullisten julkisten tahojen kanssa, mukaan lukien valtion tai alue- tai paikallishallinnon viranomaiset.

isfactory agreement within 30 days from the start of consultations shall constitute grounds for the Contracting Party that requested the consultations to take action to refuse, withhold, revoke, suspend or impose appropriate conditions on the authorisations of the air carrier(s) concerned, consistent with Article 4.

4. The actions referred to in paragraph 3 shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. They shall be exclusively directed towards the air carrier(s) benefiting from the conditions referred to in paragraph 3, and shall be without prejudice to the right of either Contracting Party to take action under Article 23.

5. The Contracting Parties agree that the participation of the Israeli Government to help cover additional security expenses incurred by the Israeli air carriers as a result of Israeli Government instructions, is not an unfair competitive practice and is not considered as a subsidy for the purpose of this article provided that:

(a) such support covers exclusively costs necessarily incurred by the air carriers of Israel when implementing extra security measures required by the Israeli authorities which are not imposed on, or incurred by, air carriers of the European Union; and

(b) such security costs are clearly identified and quantified by Israel; and

(c) the Joint Committee receives, once a year, a report describing the total sum of the security expenses and the rate of participation of the Israeli government in the previous year.

6. Each Contracting Party, upon notification to the other Contracting Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party including entities at the state, provincial or local level to discuss matters relating to this Article.

7. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita sopimuspuolten niitä lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat julkisen palvelun velvoitteita sopimuspuolten alueilla.

7. The provisions of this Article shall apply without prejudice to the Contracting Parties' laws and regulations regarding public service obligations in the territories of the Contracting Parties.

8 artikla

Article 8

Kaupalliset mahdollisuudet

Commercial Opportunities

1. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus perustaa toisen sopimuspuolen alueelle toimistoja ja toimitiloja, joita tarvitaan lentoliikenteen harjoittamista ja lentoliikennepalvelujen edistämistä ja myyntiä varten, mukaan lukien liitännäis- tai lisäpalvelut.

1. The air carriers of each Contracting Party shall have the right to establish offices and facilities in the territory of the other Contracting Party required for the provision of air transport and for the promotion and sale of air transport, including ancillary or supplemental services.

2. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen sopimuspuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus kuljettaa toisen sopimuspuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen ylläpitämiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaa.

2. The air carriers of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport.

3.a) Rajoittamatta jäljempänä olevan b alakohdan soveltamista, kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on toisen sopimuspuolen alueella maahuolinnan osalta:

3. (a) Without prejudice to point (b) below, each air carrier shall have in relation to groundhandling in the territory of the other Contracting Party:

- i) oikeus hoitaa itse oma maahuolintansa ("omahuolinta") tai vaihtoehtoisesti
- ii) oikeus valita palveluntarjoaja sellaisten kilpailevien maahuolintapalvelua kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin sopimuspuolen lakien ja määräysten mukaisesti, ja jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla.

- (i) the right to perform its own groundhandling ("self-handling") or, at its option
- (ii) the right to select among competing suppliers that provide groundhandling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Contracting Party, and where such suppliers are present in the market.

b) Matkatavaran käsittely, asematasopalvelut, polttoaineen ja öljyn toimitus ja tietyt rahdin ja postin fyysiset käsittelytoimet terminaalien ja ilma-aluksen välillä kuuluvat maahuolintapalvelujen luokkiin, joiden osalta edellä olevan a alakohdan i ja ii alakohtien mukaisia oikeuksia voivat rajoittaa ainoastaan fyysiset ja toiminnalliset rajoitteet toisen sopimuspuolen alueella sovellettavien lakien

(b) For the following categories of groundhandling services i.e. baggage handling, ramp handling, fuel and oil handling, freight and mail handling as regards the physical handling of freight and mail between the air terminal and the aircraft, the rights under point (a)(i) and (ii) shall be subject only to physical or operational constraints according to the laws and regulations applicable in the

ja määräysten mukaisesti. Jos tällaiset rajoitukset estävät omahuolinnan ja jos maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten välillä ei ole tehokasta kilpailua, tulee maahuolintapalvelujen olla saatavissa samoilla ja syrjimättömillä perusteilla kaikille lentoliikenteen harjoittajille, eivätkä tällaisten palvelujen hinnat saa ylittää niiden täysiä kustannuksia, mukaan lukien kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen.

4. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittaja saa myydä lentokuljetuksia toisen sopimuspuolen alueella suoraan ja/tai lentoliikenteen harjoittajan harkinnan mukaan sen nimeämien myyntiedustajien, muiden asiamiesten tai internetin välityksellä taikka muuta käytettävissä olevaa kanavaa käyttäen. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia ja kaikilla henkilöillä on oikeus niitä ostaa alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

5. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus vaihtaa ja vaadittaessa lähettää paikallisia tuloja milloin tahansa, millä tavoin tahansa, vapaasti ilman rajoituksia tai veroja, missä tahansa vapaasti vaihdettavissa olevassa valuutassa ja sovellettavalla virallisella vaihtokurssilla, toisen sopimuspuolen alueelta kotimaahansa, ja ellei se ole sovellettavien lakien ja määräysten vastaista, myös haluamaansa maahan tai maihin.

6. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan lukien polttoaineostot, toisen sopimuspuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat niin halutessaan maksaa tällaiset kustannukset toisen sopimuspuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

7. Tämän sopimuksen mukaisia palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin kuten kiintiövarauksia koskeviin sopimuksiin

territory of the other Contracting Party. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide groundhandling services, all such services shall be available on both an equal and non-discriminatory basis to all air carriers; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.

4. Any air carrier of each Contracting Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Contracting Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel. Each air carrier shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each air carrier shall have the right to convert and remit at any time, in any way, freely without restrictions or taxation, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange applicable, from the territory of the other Contracting Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, to the country or countries of its choice, on demand, local revenues.

6. The air carriers of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements,

tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin

a) sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja
b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja

c) pintakuljetuksia (maa- ja vesikuljetukset) tarjoavien yritysten kanssa;

sillä edellytyksellä, että i) lennon suorittavalla lentoliikenteen harjoittajalla on asianmukaiset liikenneoikeudet, ii) markkinoivilla lentoliikenteen harjoittajilla on tarvittavat asianmukaiset reittioikeudet asiaa koskevien kahdenvälisten säännösten mukaisesti ja iii) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat turvallisuutta ja kilpailua koskevat vaatimukset. Kun myydään matkustajakuljetusta, jossa eri yhtiöt käyttävät yhteisiä reittitunnuksia, ostajalle on ilmoitettava myyntitilanteessa, tai joka tapauksessa lähtöselvityksessä tai, jos lähtöselvitystä ei vaadita jatkolennot, koneeseen noustessa, mitkä yhtiöt liikennöivät kutakin matkan osuutta.

8 a) Kun on kyse matkustajaliikenteestä, pintakuljetusta tarjoaviin yrityksiin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään. Pintakuljetusten tarjoajien harkinnassa on päättää, osallistuvatko ne yhteistyöjärjestelyihin. Päättäessään tietyistä järjestelyistä pintakuljetuksia tarjoavat yritykset voivat ottaa huomioon muun muassa kuluttajien edut, tekniset ja taloudelliset rajoitukset sekä rajoitukset, jotka liittyvät tilaan ja kapasiteettiin.

b) Lisäksi sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, molempien sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälistä ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa kohteeseen tai mistä tahansa kohteista Israelin ja Euroopan unionin alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia voimassa olevien lakien ja

with:

(a) any air carrier or carriers of the Contracting Parties; and

(b) any air carrier or carriers of a third country; and

(c) any surface, land or maritime carriers; provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights and (ii) the marketing carriers hold the appropriate route rights within the relevant bilateral provisions and (iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving code-shares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case at check-in, or on boarding where no check-in is required for a connecting flight, which transportation providers will operate each sector of the service.

8. (a) In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name. Surface transport providers have the discretion to decide whether to enter into cooperative arrangements. In deciding on any particular arrangement, surface transport providers may consider, among other things, consumer interests and technical, economic, space, and capacity constraints.

(b) Moreover, and notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transport of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in Israel and the European Union, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by sur-

määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pinta- vai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat katsoa parhaaksi suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan luettuina muiden lentoliikenteen harjoittajien tai välillisiä lentorahtikuljetuksia tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia yhdistettyjä rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että pintakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantaja ei johdeta harhaan tällaisen kuljetuksen suhteen.

9 a) Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota sovittuja lentoliikennepalveluja käyttäen miltä tahansa lentoliikenteen harjoittajalta, myös kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalta, miehistön kanssa tai ilman miehistöä vuokrattua ilma-alusta, sillä edellytyksellä, että tällaiset järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita sopimuspuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin.

b) Kumpikaan sopimuspuoli ei vaadi, että kalustoaan vuokraavilla lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen mukaiset liikenneoikeudet.

c) Tilanteet, joissa Israelin lentoliikenteen harjoittaja tai Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittaja vuokraa muun kuin liitteessä III mainitun kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta miehistöineen (wet-leasing) harjoittaakseen tämän sopimuksen mukaisia oikeuksiaan, on pidettävä poikkeusratkaisuin tai niillä on vastattava vain tilapäistarpeisiin. Tällaiseen ratkaisuun on saatava i) ennalta hyväksyntä kalustoa vuokralle ottavan lentoliikenteen harjoittajan toimiluvan myöntäneeltä viranomaiselta ja ii) siitä on ilmoitettava sen toisen sopimuspuolen toimivaltaiselle viranomaiselle, jonne miehistöineen vuokratulla ilma-aluksella on tarkoitus liikennöidä.

Tämän alakohdan soveltamiseksi 'ilma-aluksella' tarkoitetaan sellaisen kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon Euroopan unionissa ja/tai Israelissa.

face or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

9. (a) The air carriers of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft leased with or without crew from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements.

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

(c) The leasing with crew (wet-leasing) of an aircraft of an air carrier of a third country, other than those mentioned in Annex III, by an Israeli air carrier or by an air carrier of the European Union, in order to exploit the rights envisaged in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs. It shall be submitted to (i) the licensing authority of the leasing air carrier for prior approval and (ii) the competent authority of the other Contracting Party to where it is intended to operate the wet-leased aircraft for information.

For the purposes of this subparagraph, the term "aircraft" means an aircraft of an air carrier of a third country, which is not prohibited to operate in the European Union and/or Israel.

10. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tehdä kummankin sopimuspuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoliikenteen harjoittajien, kanssa franchising- ja tuotemerkkijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita sopimuspuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin; tämä koskee erityisesti määräyksiä, joissa edellytetään lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan julkistamista.

11. Kumpikin sopimuspuoli varmistaa, että sen menettelyjä, ohjeita ja määräyksiä lähtö- ja saapumisaikojen hallinnoimiseksi sen alueella sijaitsevilla lentoasemilla sovelletaan avoimesti, tehokkaasti ja syrjimättömästi.

12. Jos sopimuspuoli uskoo, että toinen sopimuspuoli rikkoo tätä artiklaa, se voi ilmoittaa havainnoistaan toiselle sopimuspuolelle ja pyytää neuvotteluja 22 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

9 artikla

Tullit ja maksut

1. Saapuessaan kansainvälisessä liikenteessä sopimuspuolen alueelle toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, maalaitteet, varaosat (mukaan lukien moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan lukien mutta eivät ainoastaan elintarvikkeet, juomat ja alkoholi, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana rajoitettuna määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat vastavuoroisuuden perusteella vapaita kaikista tuontirajoituksista, omaisuusveroista, tulleista, valmisteveroista ja muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista, joita a) Euroopan unioni tai kansalliset tai paikalliset viranomaiset asettavat ja b)

10. The air carriers of each Contracting Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Contracting Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the Contracting Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carriers operating the service.

11. Each Contracting Party shall ensure that its procedures, guidelines and regulations to manage slots applicable at airports in its territory are applied in a transparent, effective and non-discriminatory manner.

12. If a Contracting Party believes that the other Contracting Party is in violation of this Article, it may notify the other Contracting Party of its findings and request consultations under paragraph 4 of Article 22.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national or local authorities or the European Union, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equip-

jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin, edellyttäen, että nämä varusteet ja varastot pysyvät ilma-aluksessa.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, on vapautettava vastavuoroisesti myös:

a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otettua sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;

b) sopimuspuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (myös moottorit), jotka on tarkoitettu toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten;

c) sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;

d) sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut painotuotteet, sellaisena kuin niistä on säädetty sopimuspuolten tullilainsäädännössä, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksenaan käyttää niitä toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä olevalla, sopimuspuolen alueelta ulos suuntautuvalla lennolla, silloinkin kun niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä olevalla matkaosuudella, jonka alueelta ne on ilma-alukseen otettu; ja

e) turvallisuus- ja turvalaitteet lentoasemil-

ment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Contracting Party used in international air transport;

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Contracting Party, introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and

(e) safety and security equipment for use at

la tai rahtiterminaaleissa tapahtuvaa käyttöä varten.

airports or cargo terminals.

3. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä sopimuspuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä. Kun sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat saapuvat toisen sopimuspuolen alueelle, ovat siellä tai poistuvat sieltä, niiden on noudatettava tämän toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka liittyvät lentokonepolttoaineen myyntiin, toimittamiseen ja käyttöön.

3. Nothing in this Agreement shall prevent a Contracting Party from imposing taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the sale, supply, and use of aircraft fuel shall be complied with by the other Contracting Party's air carriers.

4. Sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä, edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja varusteita, tarvikkeita ja varaosia saa purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan kyseisen sopimuspuolen tulliviranomaisten luvalla, ja ne voidaan vaatia asetettaviksi mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.

4. The regular airborne, as well as the material, supplies and spare parts referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article normally retained on board aircraft operated by an air carrier of one Contracting party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party and may be required to be kept under the supervision or control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed in accordance with customs regulation.

5. Tässä artiklassa määrättyjä vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen sopimuspuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen sopimuspuolen alueella.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where the air carriers of one Contracting Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2.

6. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumppaakaan sopimuspuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

7. Tämän sopimuksen määräykset eivät vaikuta arvonlisäveroasioihin lukuun ottamatta

7. The stipulations of the present Agreement shall not affect the field of VAT, with the ex-

tuonnista kannettavaa arvonlisäveroa. Tämä sopimus ei vaikuta jonkin Euroopan unionin jäsenvaltion ja Israelin välillä voimassa olevien tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin.

ception of such tax on imports. The provisions of the respective conventions in force between a European Union Member State and Israel for the avoidance of double taxation on income and on capital remain unaffected by this Agreement.

10 artikla

Article 10

Lentoasemien, laitteiden ja palvelujen käytöstä perittävät maksut

User Charges for Airports and Aviation Facilities and Services

1. Kumpikin sopimuspuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajille lennonvarmistus- ja lennonjohdtopalvelujen käytöstä, perustuvat kustannuksiin eivätkä ole perusteettoman syrjiviä. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajille on joka tapauksessa asetettava ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot.

1. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Contracting Party for the use of air navigation and air traffic control services shall be cost-related and non-discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the air carriers of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier.

2. Kumpikin sopimuspuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajille lentoasemien, ilmailun turvaamisen ja niihin liittyvien toimintojen laitteiden ja palvelujen käytöstä, eivät ole perusteettoman syrjiviä ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Näissä maksuissa voidaan ottaa huomioon kaikki kustannukset, joita toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuu tarvittavien lentoasema- ja turvalaitteiden ja -palvelujen tarjoamisesta kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemajärjestelmässä, mutta niiden määrä ei saa ylittää kyseisiä kustannuksia. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poiston jälkeen. Laitteita ja palveluja, joiden käytöstä peritään maksuja, on tarjottava tehokkaasti ja taloudellisesti. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajalle on joka tapauksessa asetettava ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja asetetaan.

2. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Contracting Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services shall be not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.

3. Kumpikin sopimuspuoli kannustaa alueellaan toimivia maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä neuvottelemaan laitteita ja palveluja käyttävien lentoliikenteen harjoittajien ja/tai niiden edustajien kanssa ja kannustaa maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia ja elimiä antamaan kullekin lentoaseman käyttäjälle tai näiden edustajille tai yhteenliittymille tiedot tekijöistä, joiden perusteella lentoaseman pitäjien kullakin lentoasemalla perimien maksujen taso on määritelty, jotta maksujen kohtuullisuutta voidaan arvioida tarkasti tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Kumpikin sopimuspuoli kannustaa maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä ilmoittamaan käyttäjille kaikista käyttäjämaksujen muutosehdotuksista kohtuullisen hyvissä ajoin, jotta ne voivat ottaa käyttäjien mielipiteet huomioon ennen kuin muutoksia tehdään.

4. Tämän sopimuksen 23 artiklan mukaisissa riitojenratkaisumenettelyissä kummankaan sopimuspuolen ei katsota rikkovan tämän artiklan määräyksiä, paitsi a) jos se jättää tutkimatta kohtuullisessa ajassa toisen sopimuspuolen valituksen kohteena olevan maksun tai käytännön, tai b) jos se jättää tällaisen tutkiminnan jälkeen ryhtymättä kaikkiin vallassaan oleviin toimenpiteisiin korjatakseen tämän artiklan määräysten vastaisen maksun tai toimenpiteen.

11 artikla

Hinnoittelu

1. Sopimuspuolet antavat lentoliikenteen harjoittajien määritellä hintansa vapaasti ja vapaan ja oikeudenmukaisen kilpailun edellytyksillä.
2. Sopimuspuolet eivät vaadi hintojen ilmoittamista.
3. Toimivaltaiset viranomaiset voivat olla yhteydessä toisiinsa keskustellakseen esimerkiksi, mutta ei yksinomaan, perusteettomilta, kohtuuttomilta tai syrjiviltä vaikutta-

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers or their representative bodies using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies to provide each airport user, or the representatives or associations of airport users, with information on the components serving as a basis for determining the system or the level of all charges levied at each airport by the airport managing bodies as such information may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 23, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Pricing

1. The Contracting Parties shall permit prices to be freely established by the air carriers on the basis of free and fair competition.
2. The Contracting Parties shall not require prices to be filed.
3. Discussions between the competent authorities may be held to discuss matters such as, but not limited to, prices which may be unjust, unreasonable or discriminatory.

vista hinnoista.

12 artikla

Tilastot

1. Kumpikin sopimuspuoli toimittaa toiselle sopimuspuolelle kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti vaaditut tilastot sekä pyynnöstä muita saatavilla olevia tilastotietoja, joita voidaan kohtuudella tarvita tämän sopimuksen mukaisen lentoliikenteen harjoittamisen arviointiin. Sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan niiden välistä tilastotietojen vaihtoa tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen kehityksen seuraamiseksi.

2. Sopimuspuolet tekevät tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisessa sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan niiden välistä tilastotietojen vaihtoa tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen kehityksen seuraamiseksi.

II OSASTO

SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ

13 artikla

Lentoturvallisuus

1. Sopimuspuolet tekevät tiivistä yhteistyötä lentoturvallisuuden alalla tavoitteenaan vahvistaa, siinä määrin kuin on käytännössä mahdollista, yhdenmukaiset säännöt tai tunnustaa vastavuoroisesti toistensa turvallisuusmääräykset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sopimuspuolten lainsäädäntövallan käyttäjien harkintavaltaa. Sekakomitea valvoo tätä yhteistyöprosessia Euroopan lentoturvallisuusviraston avustamana.

2. Sopimuspuolet varmistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevassa A osassa yksilöityjä lentoliikennettä koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla.

Article 12

Statistics

1. Each Contracting Party shall provide the other Contracting Party with statistics that are required by domestic laws and regulations, and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of air services under this Agreement.

2. The Contracting Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee under Article 22 to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement.

TITLE II

REGULATORY COOPERATION

Article 13

Aviation Safety

1. Without prejudice to the discretion of the legislative authorities of the Contracting Parties, the Contracting Parties shall closely cooperate in the area of aviation safety with the objective of establishing, to the practical extent possible, harmonised rules or mutual recognition of each other's safety standards. The Joint Committee, with the assistance of the European Aviation Safety Agency, shall oversee this process of cooperation.

2. The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the level of regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part A of Annex IV, as detailed in Annex VI.

3. Sopimuspuolten toimivaltaisten viranomaisten on tunnustettava päteviksi tässä sopimuksessa määrättyä lentoliikenteen harjoittamista varten sopimuspuolten antamat tai hyväksymät ja voimassa olevat lentokelpoisuus- ja pätevyystodistukset sekä lupakirjat edellyttäen, että tällaisia todistuksia tai lupakirjoja koskevat vaatimukset vastaavat vähintään yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia. Toimivaltaiset viranomaiset voivat kuitenkin olla tunnustamatta oman alueensa yläpuolella tapahtuvia lentoja varten päteviksi sellaisia pätevyystodistuksia tai lupakirjoja, joita tällaiset muut viranomaiset ovat myöntäneet tai hyväksyneet omille kansalaisilleen.

4. Kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen sopimuspuolen soveltamista ilmailun laitteistojen, ohjaamomiehistöä, ilma-aluksia ja lentotoimintaa koskevista turvallisuusmääräyksistä. Neuvonpidon on tapahduttava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnöstä.

5. Jos sopimuspuoli katsoo tällaisen neuvonpidon jälkeen, että toinen sopimuspuoli ei noudata eikä valvo tehokkaasti 4 kohdassa tarkoitetuilla aloilla sellaisia turvallisuusmääräyksiä, jotka vastaavat yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja voimassa olevia vaatimuksia, toiselle sopimuspuolelle on ilmoitettava näistä havainnoista sekä toimista, joita pidetään tarpeellisina ICAO:n vaatimusten noudattamiseksi. Toisen sopimuspuolen on toteutettava asianmukaiset korjaavat toimet sovittun ajan kuluessa.

6. Sopimuspuolet varmistavat, että sellaisille sopimuspuolen rekisteröimille ilma-aluksille, joiden osalta epäillään, että ne eivät ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen kansainvälisten lentoturvallisuusmääräysten mukaisia, ja jotka laskeutuvat toisen sopimuspuolen alueella oleville kansainvälisen lentoliikenteen käytössä oleville lentoasemille, suoritetaan tämän toisen sopimuspuolen

3. The competent authorities of the Contracting Parties shall recognise as valid, for the purposes of operating the air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by each other and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. The competent authorities may, however, refuse to recognise as valid for purposes of flight above their own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for their own nationals by such other authorities.

4. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

5. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 4 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

6. The Contracting Parties shall ensure that aircraft registered in one Contracting Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Contracting Party shall be subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Contracting Par-

toimivaltaisten viranomaisten toimesta asematasotarkastuksia sekä sisällä ilma-aluksessa että sen ulkopuolella ilma-aluksen ja sen miehistön asiakirjojen asianmukaisuuden varmistamiseksi ja ilma-aluksen ja sen laitteiston silmämääräisesti havaittavan kunnon toteamiseksi.

7. Kumman tahansa sopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset voivat toteuttaa viipymättä aiheellisia toimenpiteitä havaitessaan, että ilma-alus, ilma-aluksen osa tai toiminta

a) ei täytä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia, tai

b) herättää vakavia epäilyjä – mikä on havaittu 6 kohdassa tarkoitetussa tarkastuksessa yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti – siitä, että ilma-alus tai ilma-aluksen toiminta ei ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaista, tai

c) herättää vakavia epäilyjä siitä, että yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia ei noudateta tai valvota tehokkaasti.

8. Jos sopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset toteuttavat 7 kohdan mukaisia toimia, niiden on viipymättä ilmoitettava siitä toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille ja esitettävä perustelut näille toimille.

9. Kun tarvitaan pikaisia toimia lentoliikenteen harjoittajan toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi, kumpikin sopimuspuoli pitää itsellään oikeuden toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan tai lentoliikenteen harjoittajien liikennöintiluvan välittömään peruuttamiseen tai muuttamiseen.

10. Jos 7 tai 9 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä jatketaan siitä huolimatta, että ne eivät ole enää perusteltuja, kumpi tahansa

ty, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

7. The competent authorities of either Contracting Party may take all appropriate and immediate measures whenever they ascertain that an aircraft, any component of an aircraft or an operation may:

(a) fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention, or

(b) give rise to serious concerns – established through an inspection referred to in paragraph 6, pursuant to Article 16 of the Convention – that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention, or

(c) give rise to serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention.

8. Where the competent authorities of one Contracting Party take action under paragraph 7, they shall promptly inform the competent authorities of the other Contracting Party of taking such action, providing reasons for its action.

9. When urgent action is essential to ensure the safety of an air carrier operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an air carrier or air carriers of the other Contracting Party.

10. Where measures taken in application of paragraphs 7 or 9 are not discontinued even though the basis for taking them has ceased

sopimuspuoli voi saattaa asian sekakomitean käsiteltäväksi.

to exist, either Contracting Party may refer the matter to the Joint Committee.

14 artikla

Article 14

Ilmailun turvaaminen

Aviation Security

1. Sopimuspuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen ja Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantehtojen ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan, siltä osin kuin sopimuspuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia sopimuspuolet ovat.

1. The Contracting Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, insofar as the Contracting Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which Contracting Parties are parties.

2. Sopimuspuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaikkea tarvittavaa apua siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja muiden sellaisten laittomien tekojen ehkäisemiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuspalvelujen turvallisuuden, sekä kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. Sopimuspuolet toimivat keskinäisissä suhteissaan ICAO:n vahvistamien ja yleissopimuksen liitteiksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien standardien ja, siinä määrin kuin sopimuspuolet niitä soveltavat, suositeltujen menettelytapojen mukaisesti, siltä osin

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention, to the

kuin näitä turvamääräyksiä voidaan soveltaa sopimuspuoliin. Sopimuspuolet edellyttävät, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset lentotoiminnan harjoittajat, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat vähintään kyseisten ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act, at least, in conformity with such aviation security provisions.

4. Sopimuspuolet varmistavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi sekä matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa tarkastamiseksi ja asiaankuuluvien tarkastusten suorittamiseksi miehistölle, rahdille (ruumassa kuljetettavat matkatavarat mukaan lukien) ja ilma-aluksen varastoille ennen ilma-alukseen nousemista tai sen kuormaamista sekä näiden tapahtumien aikana, ja että kyseisiä toimenpiteitä mukautetaan lisääntyneisiin uhkiin vastaamiseksi. Sopimuspuolet suostuvat siihen, että niiden lentoliikenteen harjoittajien voidaan edellyttää noudattavan 3 kohdassa tarkoitettuja toisen sopimuspuolen soveltamia ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ilma-aluksen saapuessa kyseisen toisen sopimuspuolen alueelle, ollessa siellä tai lähtiessä sieltä. Kun sopimuspuoli saa tiedon erityisestä uhasta, joka kohdistuu tiettyyn toisen sopimuspuolen alueelle suuntautuvaan tai sieltä tulevaan lentoon tai tällaisten lentojen sarjaan, sen on ilmoitettava asiasta toiselle sopimuspuolelle, ja ensin mainittu sopimuspuoli voi päättää 6 kohdan mukaisesti erityisistä turvatoimista erityiseen uhkaan vastaamiseksi.

4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that their air carriers may be required to respect the aviation security provisions referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. When a Contracting Party is informed of a specific threat for a specific flight or specific series of flights to or from the territory of the other Contracting Party, it shall inform the other Contracting Party, and special security measures may be decided by the first Contracting Party to take into account the specific threat, in accordance with paragraph 6.

5. Sopimuspuolet sopivat tavoittelevansa toistensa turvavaatimusten vastavuoroista tunnustamista. Tätä varten ne tekevät hallinnollisia järjestelyjä, jotka mahdollistavat neuvottelemisen olemassa olevista tai suunnitelluista ilmailun turvaamistoimenpiteistä sekä sopimuspuolten toteuttamia laadunvalvontatoimenpiteitä koskevan yhteistyön ja tietojen jakamisen. Sopimuspuoli voi myös pyytää toisen sopimuspuolen yhteistyötä sen arvioimiseksi, täyttävätkö kyseisen toisen sopimuspuolen erityiset turvatoimet pyynnön

5. The Contracting Parties agree to work towards achieving mutual recognition of each other's security standards. To this end, they shall establish administrative arrangements allowing for consultations on existing or planned aviation security measures and for cooperation and sharing of information on quality control measures implemented by the Contracting Parties. A Contracting Party may also request the cooperation of the other Contracting Party to assess whether particular security measures of that other Contracting

esittäneen sopimuspuolen vaatimukset. Arviointien tulokset huomioon ottaen pyynnön esittänyt sopimuspuoli voi päättää, että toisen sopimuspuolen alueella sovelletaan vastavantasoisia turvatoimia, jolloin lennolta toiselle siirtyvät matkustajat, matkatavarat ja/tai rahti voidaan vapauttaa pyynnön esittäneen sopimuspuolen alueella suoritettavista tarkastuksista. Tällainen päätös on toimitettava toiselle sopimuspuolelle.

Party meet the requirements of the requesting Contracting Party. Taking into account the results of the assessments, the requesting Contracting Party may decide that security measures of an equivalent standard are applied in the territory of the other Contracting Party in order that transfer passengers, transfer baggage, and/or transfer cargo may be exempted from re-screening in the territory of the requesting Contracting Party. Such a decision shall be communicated to the other Contracting Party.

6. Kumpikin sopimuspuoli myös reagoi myönteisesti kaikkiin toisen sopimuspuolen pyyntöihin, jotka koskevat erityisen uhan torjumiseen liittyviä kohtuullisia erityisturvatoimia. Vain ellei se ole hätätilanteessa mahdotonta, kumpikin sopimuspuoli ilmoittaa ennalta toiselle sopimuspuolelle kaikista erityisturvatoimista, joita se aikoo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin. Kumpi tahansa sopimuspuoli voi pyytää sekakomiteaa kokoontumaan tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti keskustelemaan tällaisista turvatoimista.

6. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Except in case of emergency, each Contracting Party will inform the other Contracting Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Contracting Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 22 of this Agreement.

7. Kun tapahtuu siviili-ilma-aluksen laitton haltuunotto tai muu laitton teko, joka vaarantaa tällaisen ilma-aluksen, sen matkustajien ja miehistön, lentoasemien tai lennonvarmistuspalvelujen turvallisuuden, tai on olemassa tällaisen laittoman haltuunoton tai muun laitton teon uhka, sopimuspuolten on autettava toisiaan helpottamalla tiedonvälitystä ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tavoitteena on saattaa tällainen tapahtuma tai sen uhka nopeasti ja turvallisesti päätökseen.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

8. Kumpikin sopimuspuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteuttamiskelpoisina pitämänsä toimenpiteet varmistaakseen, että ilma-alus, joka otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laittoman teon kohteeksi ja on maassa sopimuspuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen lähdön salliminen on

8. Each Contracting Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect

välttämätöntä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä päätetään yhteisten neuvottelujen pohjalta aina kun se on mahdollista.

human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

9. Kun sopimuspuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tässä artiklassa vahvistetuista ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, kyseinen sopimuspuoli voi pyytää viipymättä neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

10. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen sopimuspuolen yhdelle tai useammalle lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa, peruuttaa se, rajoittaa sen soveltamista tai asettaa sille ehtoja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän sopimuksen 4 artiklan soveltamista.

10. Without prejudice to Article 4, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Contracting Party.

11. Välittömän ja poikkeuksellisen vaaratilanteen uhatessa sopimuspuoli voi toteuttaa tilapäisiä toimenpiteitä ennen kuin viisitoista (15) päivää on kulunut.

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

12. Sopimuspuolet vahvistavat, että harkitessaan turvatoimia sopimuspuolen on arvioitava mahdolliset kielteiset taloudelliset ja toiminnalliset vaikutukset tämän sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen, ja lain sallimissa rajoissa otettava tällaiset tekijät huomioon määritellessään, mitkä toimenpiteet ovat tarpeen ja aiheellisia kyseisten turvanäkökohtien käsittelemiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tarvetta toteuttaa välittömiä lentoliikenteen turvatoimenpiteitä.

12. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, each Contracting Party shall evaluate possible adverse economic and operational effects on the operation of air services under this Agreement and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

13. Kaikkien 10 tai 11 kohdan nojalla sovellettavien toimenpiteiden toteuttaminen on keskeytettävä, kun toinen sopimuspuoli noudattaa täysimääräisesti tämän artiklan määräyksiä.

13. Any action taken in accordance with the paragraphs 10 or 11 shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

14. Sen estämättä, mitä tässä artiklassa määrätään, sopimuspuolet sopivat, ettei kumankaan sopimuspuolen tarvitse paljastaa tietoja, jotka voisivat vaarantaa jommankumman sopimuspuolen kansallisen turvallisuuden.

14. Notwithstanding this Article, The Contracting Parties agree that no party will be obliged to reveal information, which may harm the national security of each of the Contracting Parties.

15 artikla

Article 15

Ilmaliikenteen hallinta

Air Traffic Management

1. Sopimuspuolet sitoutuvat tekemään tiivistä yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan alalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi Israelin alueelle yleisen ilmailiikenteen turvallisuuden ja yleisen tehokkuuden parantamiseksi, kapasiteetin käytön optimoimiseksi ja viivästysten minimoimiseksi. Tätä varten Israel osallistuu tarkkailijana yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan komitean työhön. Sekakomitea seuraa tätä yhteistyöprosessia.

1. The Contracting Parties agree to cooperate closely in the field of air traffic management with a view to extending the Single European Sky to Israel in order to enhance safety and overall efficiency for general air traffic, to optimise capacities and to minimise delays. To this purpose, Israel shall be involved in the Single European Sky Committee as observer. The Joint Committee shall monitor this process of cooperation.

2. Helpottaakseen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädännön soveltamista alueellaan

2. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation in their territories:

a) Israel toteuttaa tarvittavat toimenpiteet ilmaliikenteen hallintaan liittyvien institutionaalisten rakenteidensa mukauttamiseksi yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, erityisesti perustamalla tarvittavan kansallisen valvontaelimen, jonka on oltava vähintään toiminnallisesti riippumaton ilmaliikenteen hallintapalvelujen tarjoajista, ja

(a) Israel shall take the necessary measures to adjust its air traffic management institutional structures to the Single European Sky, in particular by establishing a pertinent national supervisory body at least functionally independent of the air navigation service provider(s); and

b) Euroopan unioni ottaa Israelin mukaan soveltuviin yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyviin lennonvarmistuspalveluja, ilmatilaa ja yhteentoimivuutta koskeviin toiminnallisiin aloitteisiin, erityisesti koordinoimalla SESAR-hanketta asiaankuuluvalla tavalla.

(b) The European Union shall associate Israel with relevant operational initiatives in the fields of air navigation services, airspace and interoperability that stem from the Single European Sky, in particular through appropriate coordination on SESAR.

3 a) Sopimuspuolet varmistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevan B osan A jaksossa yksilöityjä lentoliikennettä

3 (a) The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air

koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla.

b) Sopimuspuolet pyrkivät toimimaan liitteessä IV olevan B osan B jaksossa yksilöityjen lentoliikennettä koskevien Euroopan unionin lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaisesti liitteessä VI määritellyllä tavalla.

16 artikla

Ympäristö

1. Sopimuspuolet toteavat, että ympäristönsuojelu on tärkeä osatekijä kehitettäessä kansainvälistä ilmailupolitiikkaa ja pantaessa sitä täytäntöön.

2. Sopimuspuolet tunnustavat, että siviili-ilmailun ympäristövaikutusten rajoittamiseksi tarvitaan tehokkaita maailmanlaajuisia, alueellisia, kansallisia ja/tai paikallisia toimia.

3. Sopimuspuolet toteavat, että on tärkeää toimia yhdessä ja tarkastella monenvälisissä keskusteluissa ilmailun vaikutuksia ympäristöön ja talouteen ja minimoida niitä sekä varmistaa, että mahdolliset lieventävät toimenpiteet ovat täysin yhdenmukaisia tämän sopimuksen tavoitteiden kanssa.

4. Minkään tässä sopimuksessa ei voida katsoa rajoittavan sopimuspuolen toimivaltaitten viranomaisen valtuuksia toteuttaa kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niiden käsittelemiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että näitä toimenpiteitä sovelletaan kansallisuudesta riippumatta.

5. Sopimuspuolet varmistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevassa C osassa yksilöityjä lentoliikennettä koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaa-

transport specified in Section A of Part B of Annex IV as detailed in Annex VI.

(b) The Contracting Parties shall endeavour to act in accordance with European Union regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Section B of Part B of Annex IV as detailed in Annex VI.

Article 16

Environment

1. The Contracting Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy.

2. The Contracting Parties acknowledge that effective global, regional, national and/or local action is needed to minimise the impact of civil aviation on the environment.

3. The Contracting Parties recognise the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider and minimise the effects of aviation on the environment and the economy, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.

4. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Contracting Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are applied without distinction as to nationality.

5. The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part C of Annex IV as detailed in

van tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla.

Annex VI.

17 artikla

Article 17

Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu

Air Carrier Liability

1. Sopimuspuolet vahvistavat tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (Montrealin yleissopimus) mukaiset velvollisuutensa.

1. The Contracting Parties reaffirm their obligations under the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999 (the Montreal Convention).

2. Sopimuspuolet varmistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevassa D osassa yksilöityjä lentoliikennettä koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla.

2. The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part D of Annex IV as detailed in Annex VI.

18 artikla

Article 18

Kuluttajien oikeudet ja henkilötietojen suoja

Consumer Rights and Protection of Personal Data

Sopimuspuolet varmistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevassa E osassa yksilöityjä lentoliikennettä koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla.

The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part E of Annex IV as detailed in Annex VI.

19 artikla

Article 19

Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

Computer Reservation Systems

Sopimuspuolet soveltavat tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevia lakejaan ja määräyksiään, mukaan lukien kilpailusäännöt, oikeudenmukaisesti ja syrjimättömästi. Sopimuspuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien, lentoliikenteen harjoitta-

The Contracting Parties shall apply their laws and regulations, including competition rules, to operations of computer reservation systems on a fair and non-discriminatory basis. The computer reservation systems, air carriers and travel agencies of one Contracting

jien ja matkatoimistojen on saatava vastaava kohtelu kuin toisen sopimuspuolen alueella toimivien tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien, lentoliikenteen harjoittajien ja matkatoimistojen.

20 artikla

Sosiaaliset näkökohdat

Sopimuspuolet varmistavat, että niiden asiaa koskevat säädökset, säännöt ja menettelyt takaavat vähintään liitteessä IV olevassa F osassa yksilöityjä lentoliikennettä koskevia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja vastaavan tason täyttymisen liitteessä VI määritellyllä tavalla.

III OSASTO

INSTITUTIONAALISET JÄRJESTELYT

21 artikla

Tulkinta ja soveltaminen

1. Sopimuspuolet toteuttavat kaikki aiheeliset yleiset ja erityiset toimenpiteet varmistakseen tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämisen ja pidätyvät toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.

2. Sopimuspuolet ovat omalla alueellaan vastuussa tämän sopimuksen ja erityisesti sen liitteessä IV yksilöityjen lentoliikennettä koskevien lakisääteisten vaatimusten ja normien asianmukaisesta täytäntöönpanosta liitteessä VI määritellyllä tavalla.

3. Kumpikin sopimuspuoli antaa toiselle sopimuspuolelle kaikki tarvittavat tiedot ja kaiken tarvittavan avun, jollei kyseisen sopimuspuolen sovellettavasta lainsäädännöstä muuta johdu, jos kyseinen toinen sopimuspuoli suorittaa määräysten mahdollisia rikkomuksia koskevaa tutkintaa sille tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti.

4. Aina kun sopimuspuolet toimivat niille

Party shall enjoy treatment equivalent to that given to the computer reservation systems, air carriers and travel agencies operating in the territory of the other Contracting Party.

Article 20

Social aspects

The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part F of Annex IV as detailed in Annex VI.

TITLE III

INSTITUTIONAL PROVISIONS

Article 21

Interpretation and Enforcement

1. The Contracting Parties shall take all appropriate measures, whether general or particular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.

2. Each Contracting Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement and, in particular, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex IV as detailed in Annex VI.

3. Each Contracting Party shall give the other Contracting Party all necessary information and assistance subject to the applicable law of the respective Contracting Party, in the case of investigations on possible infringements which that other Contracting Party carries out under its respective competences as provided in this Agreement.

4. Whenever the Contracting Parties act un-

tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti asioissa, jotka koskevat toisen sopimuspuolen etua, viranomaisia tai sen yrityksiä, tämän toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille tiedotetaan asiasta ja niille annetaan mahdollisuus esittää huomautuksia ennen lopullisen päätöksen tekemistä.

22 artikla

Sekakomitea

1. Perustetaan sopimuspuolten edustajista koostuva komitea, jäljempänä 'sekakomitea', joka vastaa tämän sopimuksen hallinnoinnista ja huolehtii sen asianmukaisesta täytäntöönpanosta. Tätä varten sekakomitea antaa suosituksia ja tekee päätöksiä tässä sopimuksessa määrättyissä asioissa.

2. Sekakomitean päätökset hyväksytään yksimielisesti ja ne sitovat molempia sopimuspuolia. Sopimuspuolet panevat päätökset täytäntöön omien sääntöjensä mukaisesti.

3. Sekakomitea vahvistaa työjärjestyksensä.

4. Sekakomitea kokoontuu tarvittaessa ja vähintään kerran vuodessa. Kumpi tahansa sopimuspuoli voi pyytää kokouksen koollekutsumista.

5. Sopimuspuoli voi myös pyytää sekakomitean koollekutsumista tämän sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, mutta viimeistään kahden kuukauden kuluttua pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet toisin sovi.

6. Tämän sopimuksen moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi sopimuspuolet vaihtavat tietoja ja neuvottelevat kumman tahansa sopimuspuolen pyynnöstä sekakomiteassa.

der the powers granted to them by this Agreement on matters which are of interest to the other Contracting Party and which concern the authorities or undertakings of the other Contracting Party, the competent authorities of the other Contracting Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.

Article 22

The Joint Committee

1. A committee composed of representatives of the Contracting Parties (hereinafter referred to as the Joint Committee) is hereby established, which shall be responsible for the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. For this purpose it shall make recommendations and take decisions in the cases provided for in this Agreement.

2. The decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus and shall be binding upon the Contracting Parties. They will be put into effect by the Contracting Parties in accordance with their own rules.

3. The Joint Committee shall adopt its Rules of Procedure.

4. The Joint Committee shall meet as and when necessary, and at least once a year. Either Contracting Party may request the convening of a meeting.

5. A Contracting Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Contracting Parties shall exchange information and, at the request of either Contracting Party, shall hold consultations within the Joint Committee.

7. Jos jompikumpi sopimuspuoli katsoo, että toinen sopimuspuoli ei ole pannut sekakomitean päätöstä asianmukaisesti täytäntöön, ensin mainittu voi pyytää, että asiaa käsitellään sekakomiteassa. Jos sekakomitea ei pääse asiassa ratkaisuun kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, pyynnön esittänyt sopimuspuoli voi toteuttaa tämän sopimuksen 24 artiklan mukaisia suojatoimenpiteitä.

8. Sekakomitean päätöksissä mainitaan päivämäärä, johon mennessä sopimuspuolten on pantava ne täytäntöön, sekä muut taloudellisille toimijoille mahdollisesti merkitykselliset tiedot.

9. Jos sekakomitea ei tee päätöstä asiasta kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, sopimuspuolet voivat toteuttaa tämän sopimuksen 24 artiklan mukaisesti tilapäisiä suojatoimenpiteitä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.

10. Sekakomiteassa käsitellään kysymyksiä, jotka liittyvät sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajien osake-enemmistön hallintaan vaikuttaviin kahdenvälisiin investointeihin tai muutoksiin sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajien tosiasiallisessa määräysvallassa.

11. Sekakomitea kehittää myös yhteistyötä a) toteuttamalla tämän sopimuksen II osastossa määrätyt sääntely-yhteistyöprosessiin liittyvät erityistehtävänsä;

b) edistämällä asiantuntijataso tietojenvaihtoa uusista lainsäädäntöaloitteista ja lainsäädännön kehittymisestä eri aloilla, mukaan lukien ilmailun turvaaminen, lentoturvallisuus, ympäristö, ilmailun infrastruktuuri (myös lähtö- ja saapumisajat), kilpailuympäristö sekä kuluttajansuoja;

c) selvittämällä säännöllisesti tämän sopimuksen täytäntöönpanon aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia erityisesti työllisyyteen ja kehittämällä asianmukaisia toimintamalleja perusteltuihin huolenaiheisiin;

7. If, in the view of one of the Contracting Parties, a decision of the Joint Committee is not properly implemented by the other Contracting Party, the former may request that the issue be discussed by the Joint Committee. If the Joint Committee cannot solve the issue within two months of its referral, the requesting Contracting Party may take appropriate safeguard measures under Article 24.

8. The decisions of the Joint Committee shall state the date of its implementation in the Contracting Parties and any other information likely to concern economic operators.

9. Without prejudice to paragraph 2, if the Joint Committee does not take a decision on an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Contracting Parties may take appropriate temporary safeguard measures under Article 24.

10. The Joint Committee shall examine questions relating to bilateral investments of majority participation, or changes in the effective control of air carriers of the Contracting Parties.

11. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

(a) carrying out its specific tasks in relation to the process of regulatory cooperation, as set out in Title II of this Agreement;

(b) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), competitive environment and consumer protection;

(c) regularly examining the social effects of the Agreement as it is implemented, notably in the area of employment, and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;

d) sopimalla yksimielisesti menettelyjä koskevista ehdotuksista, toimintatavoista tai asiakirjoista, jotka liittyvät suoraan tämän sopimuksen toteutumiseen;

e) käsittelemällä tämän sopimuksen mahdollisia kehittämiskohteita, mukaan lukien sopimuksen muutoksia koskevat suositukset; ja

f) tarkastelemalla liitteessä IV olevan A.1 osaston soveltamista (luettelo toimintakieltoon asetetuista lentoliikenteen harjoittajista).

12. Sopimuspuolten yhteisenä tavoitteena on maksimoida kuluttajille, lentoliikenteen harjoittajille, työntekijöille ja yhteisöille aiheutuvat hyödyt ulottamalla tämä sopimus koskemaan kolmansia maita. Tätä varten sekakomitea laatii ehdotuksen edellytyksistä ja menettelyistä, mukaan lukien tämän sopimuksen tarvittavat muutokset, jotka olisivat tarpeen kolmansien maiden sopimukseen liittymistä varten.

(d) agreeing, on the basis of consensus, on proposals, approaches or documents of a procedural nature directly related to the functioning of this Agreement;

(e) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement; and

(f) addressing the application of section A.1 of Annex IV (list of air carriers subject to an operating ban).

12. The Parties share the goal of maximising the benefits for consumers, air carriers, labour, and communities on both sides by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall work to develop a proposal regarding the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, which would be required for third countries to accede to this Agreement.

23 artikla

Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely

1. Kumpi tahansa sopimuspuoli voi pyytää diplomaattiteitse assosiaatiosopimuksen mukaisesti perustettua assosiaationeuvostoa käsittelemään tämän sopimuksen soveltamista tai tulkintaa koskevaa riitaa, jota ei ole ratkaistu tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti. Tämän artiklan soveltamiseksi assosiaatiosopimuksella perustettu assosiaationeuvosto toimii sekakomiteana.

2. Assosiaationeuvosto voi ratkaista riidan päätöksellään.

3. Sopimuspuolet toteuttavat tarvittavat toimenpiteet 2 kohdassa tarkoitetun päätöksen täytäntöönpanemiseksi.

Article 23

Dispute Resolution and Arbitration

1. Either Contracting Party may refer through diplomatic channels, to the Association Council established under the Association Agreement, any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, having not been resolved in accordance with Article 22. For the purposes of this Article, the Association Council established under the Association Agreement shall act as Joint Committee.

2. The Association Council may settle the dispute by means of a decision.

3. The Contracting Parties shall take the necessary measures to implement the decision referred to in paragraph 2.

4. Jos sopimuspuolet eivät kykene ratkaisemaan riitaa 2 kohdan mukaisesti, se annetaan jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä kolmijäsenisen välityslautakunnan käsiteltäväksi seuraavien menettelyjen mukaisesti:

a) kumpikin sopimuspuoli nimeää välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun välityslautakunta on vastaanottanut ilmoituksen välimiesmenettelyä koskevasta pyynnöstä, jonka toinen sopimuspuoli on lähettänyt diplomaattiteitse; sopimuspuolten olisi nimettävä kolmas välimies seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Jos toinen sopimuspuolista ei ole nimennyt välimiestä sovitun ajan kuluessa, tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä sovitun ajan kuluessa, jompikumpi sopimuspuoli voi pyytää ICAO:n neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarpeen mukaan joko välimiehen tai välimiehet;

b) edellä olevan a alakohdan mukaisesti nimetyn kolmannen välimiehen olisi oltava sellaisen kolmannen valtion kansalainen, jolla on diplomaattisuhteet molempiin sopimuspuoliin nimityshetkellä, ja hän toimii välityslautakunnan puheenjohtajana;

c) välityslautakunta sopii omasta työjärjestyksestään; ja

d) ellei välityslautakunnan lopullisesta päätöksestä muuta johdu, välitysmenettelyyn liittyvät kustannukset jaetaan tasapuolisesti sopimuspuolten kesken.

5. Välityslautakunta voi yhden sopimuspuolen pyynnöstä määrätä toisen sopimuspuolen panemaan täytäntöön väliaikaisia toimenpiteitä ennen välityslautakunnan lopullista päätöstä.

6. Välityslautakunta pyrkii hyväksymään väliaikaisen päätöksen tai lopullisen päätöksen yksimielisesti. Jos yksimielisyyttä ei voida saavuttaa, välityslautakunta hyväksyy päätöksensä enemmistäänestyksellä.

7. Jos sopimuspuoli ei noudata välityslauta-

4. Should the Contracting Parties be unable to settle the dispute in accordance with paragraph 2, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitration tribunal of three arbitrators in accordance with the procedure laid down hereafter:

(a) each Contracting Party shall appoint an arbitrator within sixty (60) days from the date of reception of the notification for the request for arbitration by the arbitration tribunal addressed by the other Contracting Party through diplomatic channels; the third arbitrator should be appointed by the Contracting Parties within sixty (60) additional days. If one of the Contracting Parties has not appointed an arbitrator within the agreed period, or if the third arbitrator is not appointed within the agreed period, each Contracting Party may request the President of the Council of the ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators, whichever is applicable;

(b) the third arbitrator appointed under the terms of paragraph a) above should be a national of a third State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment, and shall act as a President of the arbitration tribunal;

(c) the arbitration tribunal shall agree on its rules of procedure; and

(d) subject to the final decision of the arbitration tribunal, the expenses of the arbitration shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. At the request of a Contracting Party the arbitration tribunal may order the other Contracting Party to implement interim relief measures pending the arbitration tribunal's final decision.

6. The arbitration tribunal shall seek to adopt any provisional decision or final decision by consensus. Where consensus is not possible, the arbitration tribunal shall adopt its decisions by majority voting.

7. If one of the Contracting Parties does not

kunnan tämän artiklan mukaisesti tekemää päätöstä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa mainitun päätöksen tiedoksiantamisesta, toinen sopimuspuoli voi kyseisen laiminlyönnin koko keston ajaksi peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti tämän sopimuksen nojalla sopimusta rikkovalle sopimuspuolelle myönnetty edut tai rajoittaa niitä.

act in conformity with a decision of the arbitration tribunal taken under the terms of this Article within thirty (30) days from the notification of the aforementioned decision, the other Contracting Party may, for as long as this failure endures, limit, suspend or revoke the rights or privileges which it had granted under the terms of this Agreement to the Contracting Party at fault.

24 artikla

Article 24

Suojatoimenpiteet

Safeguard Measures

1. Sopimuspuolet toteuttavat yleisiä tai erityisiä toimenpiteitä tästä sopimuksesta johtuvien velvollisuuksiensa täyttämiseksi. Ne huolehtivat siitä, että tämän sopimuksen tavoitteet saavutetaan.

1. The Contracting Parties shall take any general or specific measures required to fulfil their obligations under this Agreement. They shall see to it that the objectives set out in this Agreement are attained.

2. Jos jompikumpi sopimuspuoli katsoo, että toinen sopimuspuoli on jättänyt täyttämättä tämän sopimuksen mukaisen velvoitteensa, se voi toteuttaa aiheellisia toimenpiteitä. Suojatoimenpiteiden soveltamisala ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottomasti tarpeen tilanteen korjaamiseksi tai tämän sopimuksen ylläpitämiseksi. Ensisijaisesti on käytettävä toimenpiteitä, jotka aiheuttavat vähiten häiriötä tämän sopimuksen toteutumiselle.

2. If either Contracting Party considers that the other Contracting Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement, it may take appropriate measures. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures which will least disturb the functioning of this Agreement.

3. Sopimuspuoli, joka harkitsee suojatoimenpiteiden toteuttamista, ilmoittaa asiasta sekakomitean välityksellä toiselle sopimuspuolelle sekä antaa kaikki olennaiset tiedot asiasta.

3. A Contracting Party which is considering taking safeguard measures shall notify the other Contracting Party through the Joint Committee and shall provide all relevant information.

4. Sopimuspuolet aloittavat viipymättä sekakomiteassa neuvottelut yleisesti hyväksyttävissä olevan ratkaisun löytämiseksi.

4. The Contracting Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.

5. Asianomainen sopimuspuoli saa toteuttaa suojatoimenpiteitä vasta yhden kuukauden kuluttua 3 kohdan mukaisen ilmoituksen päivämäärästä, jollei 4 kohdan mukaista neuvottelumenettelyä ole saatu päätökseen ennen ilmoitettua määräaikaa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan, 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan, 13 ar-

5. Without prejudice to Articles 3(1)(d) (Authorisation) and 4(1)(d) (Refusal, Revocation, Suspension or Limitation of Authorisation) and Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security), the Contracting Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 3, unless the

tiklan ja 14 artiklan soveltamista.

6. Asianomainen sopimuspuoli ilmoittaa toteutetuista toimenpiteistä viipymättä sekakomitealle ja antaa kaikki olennaiset tiedot asiasta.

7. Kaikki tämän artiklan mukaisesti toteutettavat toimet keskeytetään heti, kun rikkomukseen syyllistynyt sopimuspuoli täyttää tämän sopimuksen määräykset.

25 artikla

Sopimuksen maantieteellinen laajentaminen

Sopimuspuolet sitoutuvat jatkuvaan vuoropuheluun, jonka tarkoituksena on varmistaa yhdenmukaisuus tämän sopimuksen ja Barcelonan prosessin välillä ja lopullisena tavoitteena yhteinen Euro-Välimeri-ilmailualue. Sen vuoksi sekakomiteassa tarkastellaan 22 artiklan 11 kohdan mukaisesti mahdollisuutta sopia yhteisistä muutoksista vastaavankaltaisten Euro-Välimeri-ilmailusopimusten huomioon ottamiseksi.

26 artikla

Suhde muihin sopimuksiin

1. Tämän sopimuksen määräykset korvaavat Israelin ja jäsenvaltioiden kahdenvälisen sopimusten ja järjestelyjen vastaavat määräykset. Sen estämättä, mitä muissa tämän sopimuksen määräyksissä määrätään, sellaisten näihin kahdenvälisiin sopimuksiin tai muihin järjestelyihin perustuvien voimassa olevien liikenneoikeuksien ja turvajärjestelyjen käyttämistä, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan tai ovat sitä suotuisampia, voidaan kuitenkin jatkaa. Lentoliikenteen harjoittajien osalta tällaisten oikeuksien ja järjestelyjen käyttämistä voivat jatkaa

a) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajat sillä edellytyksellä, ettei näiden voimassa olevien oikeuksien tai muiden järjestelyjen käyttämiseen liity kansallisuuteen perustuvaa

consultation procedure under paragraph 4 has been concluded before the expiration of the stated time limit.

6. The Contracting Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.

7. Any action taken under the terms of this Article shall be suspended, as soon as the Contracting Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

Article 25

Geographic Extension of the Agreement

The Contracting Parties commit to conduct a continuous dialogue to ensure the coherence of this Agreement with the Barcelona process, and they aim, as their ultimate goal, at a Common Euro-Mediterranean Aviation Area. Therefore, the possibility of mutually agreeing upon amendments to take into account similar Euro-Mediterranean aviation agreements shall be discussed within the Joint Committee in accordance with Article 22(11).

Article 26

Relationship to Other Agreements

1. The provisions of this Agreement supersede the relevant provisions of existing bilateral agreements and arrangements between Israel and the Member States. However, notwithstanding any term of this Agreement, existing traffic rights, security arrangements which originate from these bilateral agreements or other arrangements which are not covered under this Agreement, or which are more favourable, can continue to be exercised. As far as air carriers are concerned, such rights and arrangements can continue to be exercised by:

(a) Air carriers of the European Union, provided that there is no discrimination in the execution of these existing rights or other arrangements between air carriers of the Euro-

syRJintää Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien välillä;

b) Israelin valtion lentoliikenteen harjoittajat.

2. Jos sopimuspuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAO:n tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, ne ottavat asian esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava asian huomioon ottamiseksi.

3. Tämän sopimuksen soveltaminen ei rajoita kummankaan sopimuspuolen päätöksiä, joita tehdään ICAO:n tulevaisuudessa mahdollisesti antamien suositusten täytäntöönpanemiseksi. Sopimuspuolet eivät vetoa tähän sopimukseen tai mihinkään sen osaan perusteena ICAO:ssa esiin tuotaville vastustaville näkemyksille, jotka koskevat vaihtoehtoisia toimintatapoja tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa.

4. Sopimuspuolet ovat yhtä mieltä siitä, että mikään ei rajoita tai estä tulevaisuudessa turvajärjestelyjen sopimista Israelin valtion hallituksen ja kunkin Euroopan unionin jäsenvaltion hallituksen välillä niissä turvatoimiin liittyvissä kysymyksissä, jotka eivät kuulu EU:n yksinomaiseen toimivaltaan. Sopimuspuolet sopivat kuitenkin i) pitävänsä ensisijaisena vaihtoehtona, aina kuin mahdollista ja 14 artiklan 5 kohdan mukaisesti, turvajärjestelyistä sopimista EU:n tasolla ja ii) antavansa sekakomitealle asiaan kuuluvat tiedot tällaisista kahdenvälisistä turvajärjestelyistä, jollei 14 artiklan 14 kohdasta muuta johdu.

27 artikla

Muutokset

1. Jos jompikumpi sopimuspuoli haluaa muuttaa tämän sopimuksen määräyksiä, se ilmoittaa asiasta sekakomitealle. Tämän sopimuksen muutokset tulevat voimaan 30 artiklan mukaisesti.

pean Union on the basis of nationality.

(b) Air carriers of the State of Israel.

2. If the Contracting Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

3. This Agreement shall be without prejudice to any decision by the two Contracting Parties to implement future recommendations that may be made by the ICAO. The Contracting Parties shall not cite this Agreement, or any part of it, as the basis for opposing consideration in the ICAO of alternative policies on any matter covered by this Agreement.

4. The Contracting Parties agree that there will be no restriction or prevention to conclude, in the future, security arrangements between the Government of the State of Israel and each Government of the Member States of the European Union in security areas that fall outside the scope of the exclusive competence of the EU. However, the Contracting Parties agree (i) to privilege, when possible and in accordance with paragraph 5 of Article 14, the conclusion of Security arrangement at the EU level, and (ii) to provide the Joint Committee with the relevant information concerning those bilateral security arrangements, subject to Article 14, paragraph 14.

Article 27

Amendments

1. If one of the Contracting Parties wishes to revise the provisions of this Agreement, it shall notify the Joint Committee accordingly. The amendment to this Agreement shall enter into force in accordance with Article 30.

2. Sekakomitea voi toisen sopimuspuolen ehdotuksesta ja tämän artiklan mukaisesti päättää muuttaa tämän sopimuksen liitteitä.

3. Tällä sopimuksella ei rajoiteta sopimuspuolten oikeutta antaa yksipuolisesti uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään liitteessä IV mainitulla lentoliikenteen alalla, edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatetta ja tämän sopimuksen määräyksiä noudattaen.

4. Jos jompikumpi sopimuspuoli aikoo antaa uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään liitteessä IV mainitulla lentoliikenteen alalla, sen on ilmoitettava asiasta toiselle sopimuspuolelle tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. Tällaisten tietojen antaminen ja alustava näkemystenvaihto voidaan järjestää sekakomiteassa, jos toinen sopimuspuoli sitä pyytää.

5. Kumpikin sopimuspuoli ilmoittaa säännöllisesti ja mahdollisimman pian toiselle sopimuspuolelle uudesta lainsäädännöstä tai muutoksesta voimassa olevaan lainsäädäntönsä liitteessä IV mainitulla lentoliikenteen alalla. Tällaisten tietojen antaminen voidaan järjestää sekakomiteassa. Kumman tahansa sopimuspuolen pyynnöstä sekakomitea järjestää kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa näkemysten vaihdon tällaisen uuden lainsäädännön tai muutoksen mahdollisista vaikutuksista sopimuksen asianmukaiseen toteutumiseen.

6. Tämän sopimuksen asianmukaisen toteutumisen varmistamiseksi sekakomitea
a) tekee päätöksen, jolla tarkistetaan tämän sopimuksen liitettä IV ja/tai VI siten, että siihen sisällytetään, tarvittaessa vastavuoroisuutta noudattaen, kyseinen uusi lainsäädäntö tai muutos; tai

b) tekee päätöksen, jolla kyseinen uusi lain-

2. The Joint Committee may, upon the proposal of one Contracting Party and in accordance with this Article, decide to modify the Annexes of this Agreement.

3. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Contracting Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Agreement to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport mentioned in Annex IV, with respect to the principle of non-discrimination and in accordance with the provisions of this Agreement.

. When new legislation or amendment to its existing legislation in the field of air transport mentioned in Annex IV is being considered by one of the Contracting Parties, it shall inform the other Contracting Party as appropriate and possible. Providing such information and, at the request of one of the Contracting Parties, a preliminary exchange of views may take place in the Joint Committee.

5. Each Contracting Party shall regularly and as soon as appropriate inform the other Contracting Party of newly adopted legislation or amendment to its existing legislation in the field of air transport mentioned in Annex IV. Providing such information may take place in the Joint Committee. Upon the request of any Contracting Party, the Joint Committee shall within sixty days hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.

6. In order to safeguard the proper functioning of this Agreement, the Joint Committee shall:

(a) adopt a decision revising Annexes IV and/or VI of this Agreement so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question; or

(b) adopt a decision to the effect that the new

säädäntö tai muutos katsotaan tämän sopimuksen mukaiseksi; tai

legislation or amendment in question shall be regarded as in accordance with this Agreement; or

c) päättää muista kohtuullisessa ajassa toteuttavista toimenpiteistä, jotka koskevat kyseessä olevaa uutta lainsäädäntöä tai muutosta.

(c) decide any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, regarding the new legislation or amendment in question.

28 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Tämä sopimus tehdään rajoittamattomaksi ajaksi.

2. Kumpi tahansa sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Ilmoitus toimitetaan samanaikaisesti ICAO:lle. Tämän sopimuksen voimassaolo lakkaa keskiyöllä (GMT) sen IATA:n liikennöintikauden päättyessä, joka oli käynnissä vuoden kuluttua sopimuksen irtisanomista koskevan ilmoituksen päiväyksestä, jollei irtisanomisilmoitusta peruuteta sopimuspuolten sopimuksella ennen mainitun määräajan päättymistä.

29 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviililmailujärjestössä ja Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeristössä

Tämä sopimus ja sen muutokset rekisteröidään ICAO:ssa ja YK:n pääsihteeristössä.

30 artikla

Soveltaminen ja voimaantulo

1. Tätä sopimusta sovelletaan väliaikaisesti sopimuspuolten kansallisen lainsäädännön mukaisesti päivästä, jona sopimuspuolet allekirjoittavat sen.

2. Tämä sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua viimeisimmän sellaisen diplomaatti-

Article 28

Termination

1. This Agreement is concluded for an unlimited period.

2. Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the ICAO. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the IATA traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the expiry of this period.

Article 29

Registration with the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the ICAO and with the UN Secretariat.

Article 30

Application and Entry into force

1. This Agreement shall be applied provisionally, in accordance with the national laws of the Contracting Parties, as of the date of its signature by the Contracting Parties.

2. This Agreement shall enter into force one

sen nootin päiväyksestä, jolla sopimuspuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Tätä noottienvaihtoa varten Israel toimittaa Euroopan unionille ja sen jäsenvaltioille osoitetun diplomaattisen nootin Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristölle ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristö toimittaa Israelille Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden diplomaattisen nootin. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden nootin on sisällettävä kunkin jäsenvaltion tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty Luxemburgissa kymmenentenä päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakolmetoista, mikä vastaa Tammúzkuun toista päivää vuonna viisituhattaseitsemänsataaseitsemänkymmentäkolme heprealaisessa kalenterissa, kahtena kappaleena bulgarian, englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, latvian, liettuan, maltan, portugalil, puolan, ranskan, romanian, ruotsin, saksan, slovakian, sloveenin, suomen, tanskan, tšekin, unkarin, viron ja heprean kielellä, ja jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.

month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, Israel shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union its diplomatic note to the European Union and its Member States, and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to Israel the diplomatic note from the European Union and its Member States. The diplomatic note from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Done at Luxembourg on the tenth day of June in the year two thousand and thirteen, which corresponds to the second day of Tamuz in the year five thousand seven hundred and seventy three in the Hebrew calendar, in duplicate, in the Bulgarian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovene, Spanish, Swedish and Hebrew languages, each text being equally authentic.

LIITE I

SOVITUT LENTOLIIKENNEPALVELUT JA MÄÄRÄTYT REITIT

1. Tähän liitteeseen sovelletaan tämän sopimuksen liitteessä II olevia siirtymämääräyksiä.
2. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajille oikeuden tarjota lentoliikennepalveluja seuraavilla reiteillä:
 - a) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajat:

Paikat Euroopan unionissa – yksi tai useampi välillä oleva paikka Euromed-maissa ⁽¹⁾, ECAA-maissa ⁽²⁾ tai liitteessä III luetelluissa maissa – yksi tai useampi paikka Israelissa;
 - b) Israelin lentoliikenteen harjoittajat:

Paikat Israelissa – yksi tai useampi välillä oleva paikka Euromed-maissa, ECAA-maissa tai liitteessä III luetelluissa maissa – yksi tai useampi paikka Euroopan unionissa.
3. Tämän liitteen 2 kohdan mukaisesti harjoitettavien lentoliikennepalvelujen lähtö- tai päätepisteen on sijaittava Israelin lentoliikenteen harjoittajien tapauksessa Israelin alueella ja Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta Euroopan unionin alueella.
4. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat valintansa mukaan joillakin tai kaikilla lennoillaan:
 - a) liikennöidä jompaankumpaan tai kumpaankin suuntaan;
 - b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;
 - c) liikennöidä missä yhdistelmässä ja missä järjestyksessä tahansa tämän liitteen 2 kohdassa tarkoitettuihin välillä oleviin paikkoihin sekä sopimuspuolten alueilla oleviin paikkoihin;
 - d) jättää väliin minkä tahansa paikan tai mitkä tahansa paikat;
 - e) siirtää missä tahansa paikassa ilma-aluksestaan liikennettä toiseen ilma-alukseensa;
 - f) tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan kummankin sopimuspuolen alueella tai sen ulkopuolella, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan soveltamista;
 - g) harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen sopimuspuolen alueen halki; ja
 - h) yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin.
5. Kumpikin sopimuspuoli antaa lentoliikenteen harjoittajien määritellä tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheyden ja määrän markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan sopimuspuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä taikka toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä muista kuin tullitoimintaan, teknisiin, operatiivisiin tai ympäristönäkökohtiin tai terveyden suojeluun liittyvistä syistä tai tämän sopimuksen 7 artiklan soveltamiseksi.

6. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat liikennöidä – myös yhteistunnuksin – mihin tahansa paikkoihin sellaisessa kolmannessa maassa, joka ei sisälly määrättyihin reitteihin, sillä edellytyksellä, että ne eivät harjoita viidennen vapauden liikenneoikeuksia.

7. Sen estämättä, mitä muualla tässä liitteessä määrätään, tämä sopimus ei anna oikeuksia, jotka mahdollistavat kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamisen sellaiseen kolmanteen maahan, sellaisesta kolmannesta maasta tai sellaisen kolmannen maan alueen kautta, jolla ei ole diplomaattisuhteita kaikkiin sopimuspuoliin.

⁽¹⁾ "Euromed-maat" ovat Algeria, Egypti, Israel, Jordania, Libanon, Libya, Marokko, Palestiinalaisalue, Syyria, Tunisia ja Turkki.

⁽²⁾ "ECAA-mailla" tarkoitetaan Euroopan yhteisen ilmailualueen perustamista koskevan monenvälisen sopimuksen sopimuspuolia: Euroopan unionin jäsenvaltiot, Albanian tasavalta, Bosnia ja Hertsegovina, Kroatian tasavalta, entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia, Islannin tasavalta, Montenegron tasavalta, Norjan kuningaskunta, Serbian tasavalta ja Yhdistyneiden kansakuntien turvallisuusneuvoston päätöslauselman nro 1244 mukaisesti Kosovo.

LIITE II

SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET

1. Sen estämättä, mitä tämän liitteen 2 ja 3 kohdassa määrätään, kaikkien oikeuksien, mukaan lukien liikenneoikeudet, ja suotuisampien kohteluiden, jotka on jo myönnetty Israelin ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden välisissä, tämän sopimuksen allekirjoituspäivänä voimassa oleissa kahdenvälisissä sopimuksissa tai järjestelyissä, käyttämistä jatketaan tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti. Lentoliikenteen harjoittajien osalta tällaisten oikeuksien ja järjestelyjen käyttämistä voivat jatkaa

a) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajat sillä edellytyksellä, ettei näiden voimassa olevien oikeuksien tai muiden järjestelyjen käyttämiseen liity kansallisuuteen perustuvaa syrjintää Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien välillä;

b) Israelin valtion lentoliikenteen harjoittajat.

2. Matkustaja-, rahti- ja/tai postipalvelujen osalta, erikseen tai yhdessä, Israelin ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus harjoittaa kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksia määrätyillä reiteillä seuraavien siirtymämääräysten mukaisesti:

a) Sopimuksen allekirjoittamispäivästä alkaen ja ainoastaan säännöllisen lentoliikenteen osalta:

i. kullakin reitillä, lukuun ottamatta liitteessä V määrättyjä reittejä, liikennöintiluvan saaneilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä sovellettavien kahdenvälisen sopimusten tai järjestelyjen nojalla käytettävissä oleva määrä viikoittaisia vuoroja tai seitsemän (7) viikoittaista vuoroa sen mukaan, kumpi lukumäärä on suurempi; ja

ii. liitteessä V määrätyillä reiteillä liikennöintiluvan saaneilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä liitteessä V mainittu määrä viikoittaisia vuoroja.

Tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen kullekin reitille liikennöintiluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien lukumäärää ei rajoiteta kummankaan sopimuspuolen osalta.

b) Tämän sopimuksen allekirjoituspäivää seuraavan IATA:n ensimmäisen kesäaikataulukauden ensimmäisestä päivästä alkaen ja ainoastaan säännöllisen lentoliikenteen osalta liikennöintiluvan saaneilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä

i. tämän sopimuksen liitteessä V olevassa A osassa määrätyillä reiteillä kolme (3) viikoittaista lisävuoroa liitteessä V olevassa A osassa mainitun viikoittaisen vuorojen määrän lisäksi; ja

ii. kaikilla muilla reiteillä, myös liitteessä V olevassa B osassa määrätyillä reiteillä, seitsemän (7) viikoittaista lisävuoroa edellä olevan a alakohdan i ja ii alakohdan soveltamisesta seuraavan viikoittaisten vuorojen määrän lisäksi.

c) Tämän sopimuksen allekirjoituspäivää seuraavan IATA:n toisen kesäaikataulukauden ensimmäisestä päivästä alkaen ja ainoastaan säännöllisen lentoliikenteen osalta liikennöintiluvan saaneilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä

i. tämän sopimuksen liitteessä V olevassa A osassa määrätyillä reiteillä kolme (3) viikoittaista lisävuoroa edellä olevan b alakohdan i alakohdan soveltamisesta seuraavan viikoittaisen vuorojen määrän lisäksi; ja

ii. kaikilla muilla reiteillä, myös liitteessä V olevassa B osassa määrätyillä reiteillä, seitsemän (7) viikoittaista lisävuoroa edellä olevan b alakohdan ii alakohdan soveltamisesta seuraavan viikoittaisten vuorojen määrän lisäksi.

d) Ellei jäljempänä olevasta 4 kohdasta muuta johdu, tämän sopimuksen allekirjoituspäivää seuraavan IATA:n kolmannen kesäaikataulukauden ensimmäisestä päivästä alkaen ja ainoastaan säännöllisen lentoliikenteen osalta liikennöintiluvan saaneilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä

i. tämän sopimuksen liitteessä V olevassa A osassa määrätyillä reiteillä neljä (4) viikoittaista lisävuoroa edellä olevan c alakohdan i alakohdan soveltamisesta seuraavan viikoittaisen vuorojen määrän lisäksi; ja

ii. kaikilla muilla reiteillä, myös liitteessä V olevassa B osassa määrätyillä reiteillä, seitsemän (7) viikoittaista lisävuoroa edellä olevan c alakohdan ii alakohdan soveltamisesta seuraavan viikoittaisten vuorojen määrän lisäksi.

e) Tämän sopimuksen allekirjoituspäivää seuraavan IATA:n neljännen kesäaikataulukauden ensimmäisestä päivästä alkaen ja ainoastaan säännöllisen lentoliikenteen osalta liikennöintiluvan saaneilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä

i. tämän sopimuksen liitteessä V olevassa A osassa määrätyillä reiteillä neljä (4) viikoittaista lisävuoroa edellä olevan d alakohdan i alakohdan soveltamisesta seuraavan viikoittaisen vuorojen määrän lisäksi; ja

ii. kaikilla muilla reiteillä, myös liitteessä V olevassa B osassa määrätyillä reiteillä, seitsemän (7) viikoittaista lisävuoroa edellä olevan d alakohdan ii alakohdan soveltamisesta seuraavan viikoittaisten vuorojen määrän lisäksi.

f) Tämän sopimuksen allekirjoituspäivää seuraavan IATA:n viidennen kesäaikataulukauden ensimmäisestä päivästä alkaen sovelletaan liitteen I määräyksiä, ja sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus vapaasti harjoittaa kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksia määrätyillä reiteillä ilman kapasiteettiä, viikoittaiseen vuorotiheyteen tai palvelun säännöllisyyteen kohdistuvia rajoituksia.

3. Tilauslentoliikenteen osalta:

a) Tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä tilauslentoliikenteen harjoittamiselle on edelleen saatava hyväksyntä sopimuspuolten asianomaisilta viranomaisilta, joiden on käsiteltävä tällaisia pyyntöjä myönteisessä hengessä; ja

b) Edellä 2 kohdan f alakohdassa määritellystä päivästä alkaen sovelletaan liitteen I määräyksiä, ja sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus vapaasti harjoittaa kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksia määrätyillä reiteillä ilman kapasiteettiä, viikoittaiseen

vuorotiheyteen, liikennöintiluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien määrään tai palvelun säännöllisyyteen kohdistuvia rajoituksia.

4. Sekakomitea kokoontuu ennen tämän liitteen 2 kohdan f alakohdassa määriteltyä päivämäärää tarkastelemaan tämän sopimuksen täytäntöönpanoa ja arvioimaan tässä liitteessä kuvatun siirtymäkauden kahden ensimmäisen vaiheen taloudellisia vaikutuksia. Tämän arvioinnin pohjalta, ja rajoittamatta sille tämän sopimuksen 22 artiklassa annettua toimivaltaa, sekakomitea voi yksimielisesti päättää

a) viivästyttää yhteisesti sovitun ajanjakson verran, joka saa olla korkeintaan kaksi vuotta, 2 kohdan d, e ja f alakohdan täytäntöönpanoa tietyillä reiteillä, jos edellä mainitussa arvioinnissa todetaan, että säännölliselle lentoliikenteelle asetettuja rajoituksia on kierretty tilauslentoliikenteen avulla, tai että sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajien kuljettamissa liikennemäärissä vallitsee merkittävä epätasapaino, joka voi vaarantaa lentoliikennepalvelujen säilyttämisen; tai

b) kasvattaa 2 kohdan d alakohdan i alakohdassa ja 2 kohdan e alakohdan i alakohdassa määriteltyä lisävuorojen määrää.

Jos sekakomitea ei pääse asiassa yksimielisyyteen, kumpi tahansa sopimuspuoli voi toteuttaa tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisia suoja-toimenpiteitä.

5. Se, että Israel panee täytäntöön liitteessä IV tarkoitettussa Euroopan unionin lentoliikennelainsäädännössä asetetut lakisääteiset vaatimukset ja normit ja soveltaa niitä, varmennetaan sekakomitean päätöksellä Euroopan unionin tekemän arvioinnin pohjalta. Tällainen arviointi suoritetaan aikaisintaan i) päivänä, jona Israel ilmoittaa sekakomitealle toteuttaneensa tämän sopimuksen liitteeseen IV perustuvan yhdenmukaistamisen, tai ii) kolmen vuoden kuluttua tämän sopimuksen voimaantulosta.

6. Sen estämättä, mitä liitteessä I määrätään, ja rajoittamatta tämän sopimuksen 26 artiklan 1 kohdan ja tämän liitteen 1 kohdan soveltamista, tämän liitteen 5 kohdassa tarkoitetun päätöksen hyväksymispäivään asti sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajilla ei ole oikeutta harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia, ei myöskään Euroopan unionissa sijaitsevien paikkojen välillä, kun ne tarjoavat sovittuja lentoliikennepalveluja määrätyillä reiteillä.

LIITE III

LUETTELO SOPIMUKSEN 3, 4 JA 8 ARTIKLASSA SEKÄ LIITTEESSÄ I TARKOITETUISTA MUISTA VALTIOISTA

1. Islannin tasavalta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
 2. Liechtensteinin ruhtinaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
 3. Norjan kuningaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
 4. Sveitsin valaliitto (Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen lentoliikennesopimuksen nojalla)
-

LIITE IV

SIVIILI-ILMAILUUN LIITTYVÄT SÄÄNNÖT

Tässä sopimuksessa tarkoitetut Euroopan unionin lainsäädännön vastaavat lakisääteiset vaatimukset ja normit on annettu seuraavissa säädöksissä. Yksittäisiä säädöksiä koskevat erityiset mukautukset on tarvittaessa mainittu niiden jäljessä. Vastaavia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja sovelletaan liitteen VI mukaisesti, jollei tässä liitteessä tai siirtymämääräyksiä koskevassa liitteessä II muuta määrätä.

A. LENTOTURVALLISUUS

A.1 Luettelo toimintakieltoon asetetuista lentoliikenteen harjoittajista

Israel toteuttaa mahdollisimman pian sellaisia toimenpiteitä vastaavat toimenpiteet, joita EU:n jäsenvaltiot ovat toteuttaneet turvallisuussyistä toimintakieltoon asetettujen lentoliikenteen harjoittajien luettelon pohjalta.

Toimenpiteet toteutetaan niiden asiaankuuluvien sääntöjen mukaisesti, jotka koskevat toimintakieltoon asetettujen lentoliikenteen harjoittajien luettelon laatimista ja julkaisemista sekä lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamista lentomatkustajille. Säännöt on vahvistettu seuraavissa EU:n säädöksissä:

N:o 2111/2005

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1 ja 13 artikla, liite

N:o 473/2006

Komission asetus (EY) N:o 473/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitetun yhteisön luettelon laatimissäännöistä

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla, liitteet A–C

N:o 474/2006

Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta

sellaisena kuin se on säännöllisesti muutettuna komission asetuksilla

Sovellettavat säännökset: 1–3 artikla, liitteet A–B

Jos toimenpide aiheuttaa vakavaa huolta Israelille, Israel voi keskeyttää sen soveltamisen, jolloin sen on viipymättä annettava asia sekakomitean käsiteltäväksi tämän sopimuksen 22 artiklan 11 kohdan f alakohdan mukaisesti.

A.2 Onnettomuuksien/vaaratilanteiden tutkinta ja poikkeamista ilmoittaminen

A.2.1: N:o 996/2010

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla, 8–17 artikla, 18 artiklan 1 ja 2 kohta, 20–21 artikla, 23 artikla, liite

A.2.2: N:o 2003/42

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2003, poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla ja 8–9 artikla

B. ILMALIIKENTEEHÄN HALLINTA

PERUSASETUKSET

A jakso:

B.1: N:o 549/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus)

Sovellettavat säännökset: 1 artiklan 1–3 kohta, 2 artikla, 4 artiklan 1–4 kohta, 9–10 artikla, 11 artiklan 1–2 kohta, 11 artiklan 3 kohdan b alakohta, 11 artiklan 3 kohdan d alakohta, 11 artiklan 4–6 kohta ja 13 artikla

B.2: N:o 550/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus)

Sovellettavat säännökset: 2 artiklan 1 ja 2 kohta, 2 artiklan 4–6 kohta, 4 artikla, 7 artiklan 1 ja 2 kohta, 7 artiklan 4 ja 5 kohta, 7 artiklan 7 kohta, 8 artiklan 1 kohta, 8 artiklan 3 ja 4 kohta, 9 artikla, 10–11 artikla, 12 artiklan 1–4 kohta, 18 artiklan 1 ja 2 kohta ja liite II

B.3: N:o 551/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus)

Sovellettavat säännökset: 1 artikla, 3 a artikla, 4 artikla, 6 artiklan 1–5 kohta, 6 artiklan 7 kohta, 7 artiklan 1 kohta, 7 artiklan 3 kohta ja 8 artikla

B.4: N:o 552/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus)

Sovellettavat säännökset: 1–3 artikla, 4 artiklan 2 kohta, 5–6 a artikla, 7 artiklan 1 kohta, 8 artikla ja liitteet I–V

Asetukset N:o 549–552/2004 sellaisina kuin ne ovat muutettuina Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyiden parantamiseksi

B.5: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta

sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 3 artikla, 8 b artiklan 1–3 kohta, 8 b artiklan 5 ja 6 kohta, 8 c artiklan 1–10 kohta ja liite V b

B jakso:

B.2: N:o 550/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus)

Sovellettavat säännökset: 2 artiklan 3 kohta, 7 artiklan 6 kohta, 7 artiklan 8 kohta, 8 artiklan 2 kohta, 8 artiklan 5 kohta, 9 a artiklan 1–5 kohta ja 13 artikla

B.3: N:o 551/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus)

Sovellettavat säännökset: 3 artikla ja 6 artiklan 6 kohta

Asetukset N:o 549–552/2004 sellaisina kuin ne ovat muutettuina Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetusten

(EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi

B.5: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta

sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 8 b artiklan 4 kohta, 8 c artiklan 10 kohta ja liitteessä V b oleva 4 kohta

TÄYTÄNTÖÖNPANOSÄÄNNÖT

Seuraavia säädöksiä sovelletaan ja ne ovat merkityksellisiä, jollei liitteessä VI toisin määrätä ”perusasetuksiin” liittyvien vastaavien lakisääteisten vaatimusten ja normien osalta:

Puitteet (asetus (EY) N:o 549/2004)

—Komission asetus (EU) N:o 691/2010, annettu 29 päivänä heinäkuuta 2010, lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 2096/2005 muuttamisesta

Palvelujen tarjonta (asetus (EY) N:o 550/2004)

—Komission asetus (EY) N:o 482/2008, annettu 30 päivänä toukokuuta 2008, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilta vaadittavasta ohjelmistojen turvallisuuden varmistusjärjestelmästä ja asetuksen (EY) N:o 2096/2005 liitteen II muuttamisesta

Ilmatila (asetus (EY) N:o 551/2004)

—Komission asetus (EU) N:o 255/2010, annettu 25 päivänä maaliskuuta 2010, ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä

—Komission asetus (EY) N:o 730/2006, annettu 11 päivänä toukokuuta 2006, ilmatilan luokittelusta ja näkölentosääntöjen mukaisten lentojen sallimisesta lentopinnan 195 yläpuolella

—Komission asetus (EY) N:o 2150/2005, annettu 23 päivänä joulukuuta 2005, ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä

Yhteentoimivuus (asetus (EY) N:o 552/2004)

—Komission asetus (EU) N:o 677/2011, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2011, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta

—Komission asetus (EU) N:o 929/2010, annettu 18 päivänä lokakuuta 2010, asetuksen (EY) N:o 1033/2006 muuttamisesta sen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ICAOn määräysten osalta

—Komission asetus (EU) N:o 73/2010, annettu 26 päivänä tammikuuta 2010, ilmailutietojen ja ilmailutiedotuksen laatua koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

—Komission asetus (EY) N:o 262/2009, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2009, Smoodikyselykoodien koordinoitua jakamista ja käyttöä koskevista vaatimuksista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa

—Komission asetus (EY) N:o 633/2007, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2007, lennonjohtoyksiköiden välillä tapahtuvaan lentoja koskevien tietojen ilmoittamiseen, lentojen koordinointiin ja niiden siirtämiseen käytettävän lentotietosanomien siirtoyhteyksikäytännön soveltamisvaatimuksista

—Komission asetus (EY) N:o 1033/2006, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2006, lentoa edeltävän vaiheen lentosuunnitelmia koskeviin menettelyihin liittyvistä vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

—Komission asetus (EY) N:o 1032/2006, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2006, lennonjohtoyksiköiden väliseen lentoja koskevien tietojen ilmoittamiseen, lentojen koordinointiin ja niiden siirtämiseen tarkoitettujen lentotietojen vaihdon automaattisten järjestelmien vaatimuksista

Asetuksesta 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, johtuvat ilmailukenteen hallintaa ja lennonvarmistuspalveluja koskevat vaatimukset

—Komission asetus (EU) N:o 805/2011, annettu 10 päivänä elokuuta 2011, lennonjohtajien lupakirjoja ja eräitä todistuksia koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti

—Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1034/2011, annettu 17 päivänä lokakuuta 2011, ilmailukenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen turvallisuusvalvonnasta ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta

—Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1035/2011, annettu 17 päivänä lokakuuta 2011, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta

C. YMPÄRISTÖ

C.1: N:o 2002/30

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/30/EY, annettu 26 päivänä maaliskuuta 2002, meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna tai mukautettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla ja vuoden 2005 liittymisasiakirjalla

Sovellettavat säännökset: 3–5 artikla, 7 artikla, 9–10 artikla, 11 artiklan 2 kohta, 12 artikla ja liitteessä II oleva 1–3 kohta

C.2: N:o 2006/93

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos 1988) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä

Sovellettavat säännökset: 1–3 artikla ja 5 artikla

D. LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJIEN KORVAUSVASTUU

D.1: N:o 2027/97

Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97, annettu 9 päivänä lokakuuta 1997, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa

sellaisena kuin se on muutettuna

—Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002, annettu 13 päivänä toukokuuta 2002, neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 2 artiklan 1 kohdan a alakohta, 2 artiklan 1 kohdan c–g alakohta ja 3–6 artikla

E. KULUTTAJIEN OIKEUDET JA HENKILÖTIETOJEN SUOJA

E.1: N:o 90/314

Neuvoston direktiivi 90/314/ETY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 1990, matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista

Sovellettavat säännökset: 1–3 artikla, 4 artiklan 1 ja 2 kohta, 4 artiklan 4–7 kohta, 5 ja 6 artikla

E.2: N:o 95/46

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24 päivänä lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta

Sovellettavat säännökset: 1–34 artikla

E.3: N:o 261/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–16 artikla

E.4: N:o 1107/2006

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä

Sovellettavat säännökset: 1 artiklan 1 kohta, 2–16 artikla, liitteet I ja II

F. SOSIAALISET NÄKÖKOHDAT

F.1: N:o 2000/79

Neuvoston direktiivi 2000/79/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta

Sovellettavat säännökset: liitteessä olevan 1 lausekkeen 1 kohta ja 2–9 lauseke

LIITE V

Osa A: Sovitut perusliikennöintiheydet tietyillä reiteillä, joilla vuoroja on vähintään 14

Palvelun tyyppi	Reitit		Peruskapasiteetti (viikoittaiset vuorot)
Matkustajat	Wien	Tel-Aviv (TLV)	Ensimmäisellä lentoliikenteen harjoittajalla: 14 Toisella ja sitä seuraavilla lentoliikenteen harjoittajilla: 3
Matkustajat	Pariisi (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Ensimmäisellä lentoliikenteen harjoittajalla: rajoittamaton Toisella ja sitä seuraavilla lentoliikenteen harjoittajilla: 7
Matkustajat	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Matkustajat	Ateena	Tel-Aviv (TLV)	14
Matkustajat	Rooma	Tel-Aviv (TLV)	25
Matkustajat	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Matkustajat/ rahti	Lontoo (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Kahdella ensimmäisellä lentoliikenteen harjoittajalla: rajoittamaton

Osa B: Sovitut perusliikennöintiä tiheydet tietyillä reiteillä, joilla vuoroja on enemmän kuin 7 mutta vähemmän kuin 14

Palvelun tyyppi	Reitit		Peruskapasiteetti (viikoittaiset vuorot)
Matkustajat	Milano	Tel-Aviv (TLV)	13
Matkustajat	Berliini	Tel-Aviv (TLV)	11
Matkustajat	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Matkustajat	München	Tel-Aviv (TLV)	10

LIITE VI

LAKISÄÄTEISET VAATIMUKSET JA NORMIT, JOTKA ON TÄYTETTÄVÄ SOVELLETTAESSA EU:N JA ISRAELIN EURO-VÄLIMERI-ILMAILUSOPIMUKSEN LIITTEESSÄ IV LUETELTUA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖÄ

Vastuuvapauslauseke: Mikään tässä liitteessä ei rajoita EU:n oikeuden soveltamista EU:ssa

OSA A.2: Onnettomuuksien/vaaratilanteiden tutkinta ja poikkeamista ilmoittaminen

A.2.1: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Vaatus
1	A2.1.1.1	Asetuksen N:o 996/2010 tarkoituksena on parantaa ilmailun turvallisuutta varmistamalla korkea tehokkuustaso, nopeus ja laatu Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkinnassa, jonka ainoa tavoite on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen eikä syyllisyyden tai vastuun osoittaminen. Siinä määritellään myös säännöt, jotka koskevat tietojen oikea-aikaista saatavuutta kaikista onnettomuuteen joutuneesta ilma-aluksessa olleista henkilöistä ja vaarallisista aineista. Sen tarkoituksena on myös parantaa tukea ilmailuonnettomuuksien uhreille ja heidän omaisilleen.
2	A2.1.2.1	Tässä liitteessä yksilöityihin siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan ja ehkäisemiseen liittyviin normeihin ja vaatimuksiin sovelletaan asetuksen N:o 996/2010 2 artiklassa annettuja määritelmiä soveltuvin osin ja tarpeen mukaan.

3	A2.1.3.1	Tässä liitteessä yksilöityjä normeja ja lakisäätöjä vaatimuksia sovelletaan sopimuspuolten kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti suorittamaan onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden turvallisuustutkintaan.
4(1)	A2.1.4.1	Sopimuspuolten on varmistettava, että turvallisuustutkinnat suorittaa tai niitä valvoo pysyvä kansallinen siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomainen, jäljempänä 'turvallisuustutkintaviranomainen', joka kykenee suorittamaan itsenäisesti täyden turvallisuustutkinnan, ilman ulkopuolisten puuttumista asiaan, joko itse tai muiden turvallisuustutkintaviranomaisten kanssa tehtyjen sopimusten avulla.
4(2)	A2.1.4.2	Turvallisuustutkintaviranomaisen on oltava toiminnallisesti riippumaton erityisesti ilmailuviranomaisista, jotka vastaavat lentokelpoisuudesta, tyyppihyväksynnästä, lentotoiminnasta, huoltotoiminnasta, toimiluvista ja lupakirjoista, lennonjohdosta tai lentopaikkojen ylläpidosta, ja yleensä kaikista muista osapuolista tai yhteisöistä, joiden edut tai tehtävät saattavat joutua ristiriitaan turvallisuustutkintaviranomaiselle annetun tehtävän kanssa tai vaikuttaa viranomaisen puolueettomuuteen.
4(3)	A2.1.4.3	Turvallisuustutkintaviranomainen ei saa turvallisuustutkintaa suorittaessaan pyytää eikä ottaa vastaan ohjeita keneltäkään, ja sillä on oltava rajoittamaton toimivalta turvallisuustutkinnan suorittamiseen.
4(4)	A2.1.4.4	Turvallisuustutkintaviranomaiselle annettuja tehtäviä voidaan laajentaa lentoturvallisuuteen liittyvien tietojen keräämiseen ja analysointiin erityisesti onnettomuuksien ehkäisemistarkoituksessa, jos kyseiset toimet eivät vaikuta kyseisen viranomaisen riippumattomuuteen eikä niihin liittyvää vastuuta sääntelyä, hallintoa tai standardointia koskevista asioista.

4(5)	A2.1.4.5	Kansallisesti julkaistaan vuosittain turvallisuutta koskeva katsaus, jotta yleisö saisi tietoja yleisestä ilmailun turvallisuustasosta. Analyysissä ei saa paljastaa luottamuksellisten tietojen lähteitä.
4(6)	A2.1.4.6	Asianomaisen sopimuspuolen on annettava turvallisuustutkintaviranomaiselle edellytykset hoitaa tehtävänsä riippumattomasti, ja sillä on oltava käytettävissään tähän tarkoitukseen riittävät voimavarat.
5(1)-(3)	A2.1.5.1	Sopimuspuolen on tehtävä turvallisuustutkinta jokaisesta onnettomuudesta tai vakavasta vaaratilanteesta, jonka tutkiminen on yleissopimuksen liitteen 13 mukaan pakollista.
5(4)	A2.1.5.4	Turvallisuustutkintaviranomaiset voivat päättää tutkia myös muita kuin yleissopimuksen liitteessä 13 tarkoitettuja vaaratilanteita, jos ne arvelevat tällaisesta tutkinnasta saatavan turvallisuuden kannalta hyödyllistä kokemusta.
5(5)	A2.1.5.5	Turvallisuustutkinnassa ei saa missään tapauksessa pyrkiä osoittamaan syyllisyyttä tai vastuuta. Turvallisuustutkinnan on oltava riippumaton, se on erotettava mahdollisista oikeudellisista tai hallinnollisista menettelyistä syyllisyyden tai vastuun osoittamiseksi, eikä se saa vaikuttaa tällaisiin menettelyihin.
8	A2.1.8.1	Turvallisuustutkintaviranomainen voi, edellyttäen että kaikki eturistiriidat vältetään, pyytää, että kansallinen siviili-ilmailuviranomainen nimittää toimivaltansa puitteissa edustajan, joka osallistuu tutkinnan johtajan neuvonantajana turvallisuustutkintaviranomaisen vastuulla toteutettavaan turvallisuustutkintaan tutkinnan johtajan valvonassa ja tämän harkinnan mukaan. Kansallisten siviili-ilmailuviranomaisten on tuettava tutkintaa, johon ne osallistuvat, antamalla käyttöön pyydetty tiedot. Lisäksi niiden on annettava tarvittaessa tutkintaa johtavan turvallisuustutkintaviranomaisen käyttöön neuvonantajia ja

		laitteita.
9(1)	A2.1.9.1	Kenen tahansa osallisen, jolla on tietoa onnettomuudesta tai vakavasta vaaratilanteesta, on ilmoitettava asia viipymättä tapahtumavaltion toimivaltaiselle turvallisuustutkintaviranomaiselle.
9(2)	A2.1.9.2	Turvallisuustutkintaviranomaisen on ilmoitettava viipymättä Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle (ICAO) ja asianomaisille kolmansille maille kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti kaikista sille ilmoitetuista onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista. Sen on ilmoitettava asiasta myös komissiolle ja EASA:lle, jos onnettomuudessa tai vakavassa vaaratilanteessa on osallisena EU:ssa rekisteröity, käytetty, valmistettu tai tyyppihyväksytty ilma-alus.
10(1)	A2.1.10.1	Saatuaan kolmannelta maalta ilmoituksen onnettomuudesta tai vakavasta vaaratilanteesta ilma-aluksen rekisteröintivaltion, lentotoiminnan harjoittajan valtion, suunnitteluvaltion ja valmistusvaltion on mahdollisimman pian ilmoitettava sille kolmannelle maalle, jonka alueella onnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui, aikooko se nimittää valtuutetun edustajan kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti. Jos valtuutettu edustaja nimitetään, on myös annettava tämän nimi ja yhteystiedot sekä suunniteltu saapumispäivä, jos valtuutettu edustaja aikoo matkustaa ilmoituksen lähettäneeseen valtioon.
10(2)	A2.1.10.2	Suunnitteluvaltion valtuutetut edustajat nimittää sen sopimuspuolen turvallisuustutkintaviranomainen, jonka alueella ilma-aluksen tai voimailteen tyyppisuunnittelutodistuksen haltijan päätoimipaikka sijaitsee.
11(1)	A2.1.11.1	Turvallisuustutkintaviranomaisen nimittämällä tutkinnan johtajalla on mahdollisesta oikeudellisesta tutkinnasta riippumatta valtuudet toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, joita turvallisuustutkinta

		edellyttää.
11(2)	A2.1.11.2	Sopimuspuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisista salassapitovelvoitteista riippumatta tutkinnan johtajan on erityisesti a) päästävä välittömästi, vapaasti ja esteettä onnettomuuspaikalle tai vaaratilanteen tapahtumapaikalle sekä tutkimaan ilma-alusta, sen sisältöä tai sen hylkyä; b) voitava varmistaa, että todisteet luetteloidaan viipymättä ja jäännökset tai osat toimitetaan valvotusti tutkittaviksi tai analysoitaviksi; c) saatava viipymättä käyttöönsä ja valvontaansa lennonrekisteröintilaitteet, niiden sisältämät tiedot ja muut asiaa koskevat tallenteet; d) voitava pyytää, sopimuspuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti, täydellisen ruumiinavauksen tekemistä kuolonuhreille ja osallistua siihen sekä saatava viipymättä käyttöönsä tällaisen tutkimuksen tulokset tai otettuja näytteitä koskevat koetulokset; e) voitava pyytää, sopimuspuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti, lääketieteellisten tutkimusten tekemistä ilma-aluksen käyttöön osallistuneille henkilöille tai pyytää heistä otettujen näytteiden tutkimista ja saatava viipymättä käyttöönsä tällaisten tutkimusten tulokset; f) voitava kutsua todistajia kuultavaksi ja kuulla heitä sekä vaatia heitä luovuttamaan tai esittämään turvallisuustutkinnan kannalta merkitykselliset tiedot ja todisteet; g) saatava tutustua vapaasti kaikkiin asiaa koskeviin tietoihin tai tallenteisiin, jotka ovat ilma-aluksen omistajan, tyyppisuunnittelutodistuksen haltijan, huollosta vastaavan organisaation, koulutusorganisaation, lentotoiminnan harjoittajan, ilma-aluksen valmistajan, siviili-ilmailusta vastaavien viranomaisten ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tai lentopaikan pitäjien hallussa.
11(3)	A2.1.11.3	Tutkinnan johtajan on huolehdittava siitä, että hänen tutkijoillaan sekä, jollei tämä ole ristiriit-

		dassa sopimuspuolen sovellettavan lainsäädännön kanssa, hänen neuvonantajillaan ja valtuutetuilla edustajillaan sekä näiden valtuutettujen edustajien neuvonantajilla on vaatimuksessa A2.1.11.2 luetellut oikeudet siltä osin kuin se on välttämätöntä, jotta nämä voivat tosiasiallisesti osallistua turvallisuustutkintaan. Nämä oikeudet eivät rajoita oikeudellisesta tutkinnasta vastaavan viranomaisen nimeämien tutkijoiden ja asiantuntijoiden oikeuksia.
11(4)	A2.1.11.4	Turvallisuustutkintaan osallistuvien henkilöiden on suoritettava tehtävänsä riippumattomasti, eivätkä he saa pyytää tai ottaa vastaan ohjeita keneltäkään muulta kuin tutkinnan johtajalta.
12(1)-(2)	A2.1.12.1	Jos aloitetaan myös oikeudellinen tutkinta, siitä olisi ilmoitettava tutkinnan johtajalle. Tällöin tutkinnan johtajan olisi varmistettava lennonrekisteröintilaitteiden ja aineellisten todisteiden jäljitettävyyden ja säilyttäminen. Oikeusviranomainen voi määrätä jonkun virkamiehistään olemaan mukana, kun lennonrekisteröintilaitteita tai aineellisia todisteita toimitetaan paikkaan, jossa niiden sisältämät tiedot puretaan tai niitä käsitellään. Jos tutkiminen tai analysointi voi muuttaa aineellisia todisteita tai hävittää ne, oikeusviranomaiselta on saatava ennakkohyväksyntä, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisen lainsäädännön soveltamista. Mikäli hyväksyntää ei saada kohtuullisessa ajassa, tutkinnan johtaja voi siitä huolimatta toteuttaa tutkimuksen tai analyysin. Jos oikeusviranomaisella on valtuudet takavarikoida todisteita, tällaiset todisteet olisi välittömästi ja ilman rajoituksia asetettava tutkinnan johtajan saataville ja annettava hänen käyttöönsä. Mikäli turvallisuustutkinnan aikana saadaan tietää tai epäillään, että onnettomuuteen tai vakavaan vaaratilanteeseen liittyi kansallisessa lainsäädännössä, kuten onnettomuustutkintaa koskevassa lainsäädännössä, laittomaksi säädetty teko, tutkinnan johtajan on viipymättä ilmoitettava täs-

		tä toimivaltaisille viranomaisille. Ellei vaatimuksesta A2.1.14.1 muuta johdu, turvallisuustutkimnan aikana kerätyt asiaa koskevat tiedot on annettava näiden viranomaisten käyttöön viipymättä, ja asiaa koskeva aineisto voidaan myös siirtää näille viranomaisille niiden pyynnöstä. Näiden tietojen ja tämän aineiston jakaminen ei saa rajoittaa turvallisuustutkintaviranomaisen oikeutta jatkaa turvallisuustutkintaa yhteensovitettulla tavalla niiden viranomaisten kanssa, joille onnettomuuspaikan valvonta on saatettu siirtää.
12(3)	A2.1.12.2	Sopimuspuolten on varmistettava, että yhtäältä turvallisuustutkintaviranomaiset ja toisaalta muut turvallisuustutkintaan liittyviin toimiin mahdollisesti osallistuvat viranomaiset, kuten oikeus-, siviili-ilmailu- ja etsintä- ja pelastusviranomaiset, tekevät keskenään yhteistyötä sopimalla etukäteen asiaan liittyvistä järjestelyistä. Kyseisissä järjestelyissä on kunnioitettava turvallisuustutkintaviranomaisen riippumattomuutta ja mahdollistettava teknisen tutkimuksen sujuminen huolellisesti ja tehokkaasti. Niiden on katettava erityisesti seuraavat seikat: pääsy onnettomuuspaikalle, todisteiden säilyttäminen ja oikeus tutustua niihin, tiedottaminen alussa ja jatkuva tiedottaminen kunkin menettelyn edistymisestä, tietojenvaihto, turvallisuustietojen asianmukainen käyttö ja kiistojen ratkaiseminen.
13(1)	A2.1.13.1	Sopimuspuolen, jonka alueella onnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui, on varmistettava todisteiden turvallinen käsittely ja toteutettava kaikki kohtuulliset toimenpiteet tällaisten todisteiden suojaamiseksi ja ilma-aluksen, sen sisällön ja sen hyllyn säilyttämiseksi turvallisesti niin kauan kuin se on tarpeen turvallisuustutkimnan kannalta. Todisteiden suojaamiseen kuuluu sellaisten todisteiden säilyttäminen valokuvauksen avulla tai muilla keinoin, jotka voitaisiin viedä tai pyyhkiä pois, kadottaa tai hävittää. Ilma-aluksen turvalliseen säilyttämiseen kuuluu sen suojaaminen

		uusilta vahingoilta, luvattomalta pääsylvä, var- kaudelta ja vaurioitumiselta.
13(2)	A2.1.13.2	Kukaan ei saa puuttua onnettomuuspaikan tilaan ennen turvallisuustutkijoiden saapumista, ottaa sieltä näytteitä tai liikuttaa ilma-alusta, sen sisäl- töä tai hylkyä tai ottaa näytteitä ilma-aluksesta, sen sisällöstä tai hylystä, taikka siirtää ilma- alusta tai poistaa sitä paikalta, ellei se ole välttä- mätöntä turvallisuuden vuoksi tai loukkaantunei- den auttamiseksi tai ellei sitä varten ole saatu ta- pahtumapaikan valvonnasta vastaavien viran- omaisten nimenomaista lupaa ja mahdollisuuksi- en mukaan kuultu turvallisuustutkintaviranomais- ta.
13(3)	A2.1.13.3	Kaikkien osallisten on toteutettava kaikki tarvit- tavat toimet tapahtumaan liittyvien asiakirjojen, aineiston ja tallenteiden säilyttämiseksi erityisesti siten, että estetään keskustelu- ja hälytystallentei- den poistaminen lennon jälkeen.
14	A2.1.14.1	Arkaluontoisia turvallisuustietoja ei saa luovuttaa tai käyttää muihin tarkoituksiin kuin turvallisuus- tutkintaan. Lainkäyttöviranomaisen tai viran- omainen, jolla on kansallisen lainsäädännön mu- kaisesti toimivalta päättää tallenteiden luovutta- misesta, voi päättää, että arkaluontoisten turvalli- suustietojen luovuttamisesta muuhun lainmukai- seen käyttötarkoitukseen saatavat hyödyt ovat suuremmat kuin ne kansalliset ja kansainväliset haitalliset vaikutukset, joita luovuttamisella voi olla kyseiseen tai johonkin tulevaan turvallisuus- tutkintaan.
15(1)	A2.1.15.1	Turvallisuustutkintaa johtavan viranomaisen henkilöstöllä ja muilla turvallisuustutkintaan osallistumaan tai siinä avustamaan kutsutuilla henkilöillä on sovellettavien sääntöjen tai menet- telyjen mukainen salassapitovelvollisuus, joka koskee myös onnettomuudessa tai vaaratilantees- sa mukana olleiden nimien mainitsemista, sovel- lettavan lainsäädännön mukaisesti.

15(2)	A2.1.15.2	Turvallisuustutkintaa johtavan viranomaisen on toimitettava onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen ehkäisemisen kannalta merkitykselliseksi katsomansa tiedot ilma-aluksen tai sen laitteiden valmistuksesta tai huollosta vastaaville henkilöille sekä luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille, jotka ovat vastuussa ilma-aluksen käytöstä tai henkilöstön koulutuksesta.
15(3)	A2.1.15.3	Turvallisuustutkintaa johtavan viranomaisen on annettava kansalliselle siviili-ilmailuviranomaiselle turvallisuustutkinnan aikana saadut merkitykselliset asiatiedot, lukuun ottamatta arkaluontoisia turvallisuustietoja tai eturistiriidan aiheuttavia tietoja. Kansallisen siviili-ilmailuviranomaisen saamat tiedot on suojattava sopimuspuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.
15(4)	A2.1.15.4	Turvallisuustutkintaa johtavalla viranomaisella on lupa antaa tietoja uhreille ja heidän omaisilleen tai näiden yhteisöille tai julkistaa tietoja turvallisuustutkinnassa tehdyistä havainnoista, siinä noudatetuista menettelyistä, mahdollisista alustavista selostuksista tai johtopäätöksistä ja/tai turvallisuussuosituksista edellyttäen, että tämä ei vaaranna turvallisuustutkinnan tavoitteiden saavuttamista ja että se on kaikin puolin henkilötietojen suojaa koskevan lainsäädännön mukaista.
15(5)	A2.1.15.5	Turvallisuustutkintaa johtava viranomainen ilmoittaa uhreille ja heidän omaisilleen tai näiden yhteisöille vaatimuksessa A2.1.15.4 tarkoitetut tiedot ennen niiden julkistamista tavalla, joka ei vaaranna turvallisuustutkinnan tavoitteiden saavuttamista.
16(1)	A2.1.16.1	Kunkin turvallisuustutkinnan päätteeksi on laadittava selostus onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen luonteeseen ja vakavuuteen nähden sopivassa muodossa. Selostuksessa on mainittava, että turvallisuustutkinnan ainoana tavoitteena on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden

		ehkäisy eikä syyllisyyden tai korvausvastuun osoittaminen. Tutkintaselostuksen on tarvittaessa sisällettävä asianmukaisia turvallisuussuosituksia.
16(2)	A2.1.16.2	Selostuksessa ei saa mainita onnettomuudessa tai vakavassa vaaratilanteessa mukana olleiden henkilöiden nimiä.
16(3)	A2.1.16.3	Jos turvallisuustutkinnasta laaditaan selostuksia ennen tutkinnan saattamista päätökseen, turvallisuustutkintaviranomainen voi pyytää asianomaisia viranomaisia sekä suunnittelutodistuksen haltijaa, valmistajaa ja lentotoiminnan harjoittajaa antamaan niistä lausunto ennen niiden julkistamista. Niitä sitovat kuulemisen sisällön osalta salassapitovelvollisuutta koskevat säännöt.
16(4)	A2.1.16.4	Turvallisuustutkintaviranomainen voi ennen lopullisen selostuksen julkaisemista pyytää lausuntoa asianomaisilta viranomaisilta sekä ilma-aluksen suunnittelutodistuksen haltijalta, valmistajalta ja lentotoiminnan harjoittajalta, joita sitovat kuulemisen sisällön osalta salassapitovelvollisuutta koskevat säännöt. Turvallisuustutkintaviranomaisen on näitä lausuntoja pyytäessään noudatettava kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.
16(5)	A2.1.16.5	Arkaluontoiset turvallisuustiedot saa sisällyttää selostukseen vain, jos niillä on merkitystä onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen analysoimiseksi. Tietoja tai osia tiedoista, joilla ei ole merkitystä analysoinnin kannalta, ei saa julkistaa.
16(6)	A2.1.16.6	Turvallisuustutkintaviranomaisen on julkaistava lopullinen tutkintaselostus mahdollisimman nopeasti ja, mikäli mahdollista, 12 kuukauden kuluessa ajankohdasta, jona onnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui.
16(7)	A2.1.16.7	Mikäli lopullista selostusta ei voida julkaista 12 kuukauden kuluessa, turvallisuustutkintaviranomaisen on annettava vähintään onnettomuuden

		tai vakavan vaaratilanteen jokaisena vuosipäivänä välilausunto, jossa selostetaan tutkinnan etenemistä ja esiin tulleita turvallisuusseikkoja.
16(8)	A2.1.16.7	Turvallisuustutkintaviranomaisen on toimitettava jäljennös lopullisesta selostuksesta ja turvallisuussuosituksista mahdollisimman pian a) asianomaisten valtioiden turvallisuustutkintaviranomaisille ja siviili-ilmailuviranomaisille sekä ICAO:lle kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti; b) niille, joille selostukseen sisältyvät turvallisuussuositukset on osoitettu.
17(1)	A2.1.17.1	Jos turvallisuustutkintaviranomainen missä tahansa turvallisuustutkinnan vaiheessa katsoo, että toimia ilmailun turvallisuuden edistämiseksi on toteutettava viipymättä, sen on asianomaisia osapuolia asianmukaisesti kuultuaan suositeltava näitä toimia päivätyllä saatekirjeellä asianomaisille viranomaisille, myös kolmansissa maissa.
17(2)	A2.1.17.2	Lisäksi turvallisuustutkintaviranomainen voi antaa turvallisuussuosituksia useaa tutkintaa koskevan erityistutkimuksen tai analyysin taikka muiden suoritettujen toimien perusteella.
17(3)	A2.1.17.3	Turvallisuussuositus ei missään tapauksessa saa luoda olettaa onnettomuuteen, vakavaan vaaratilanteeseen tai vaaratilanteeseen liittyvästä syyllisyydestä tai vastuusta.
18(1)	A2.1.18.1	Sen, jolle turvallisuussuositus on osoitettu, on kuitattava saatekirje vastaanotetuksi ja ilmoitettava turvallisuussuosituksen antaneelle turvallisuustutkintaviranomaiselle 90 päivän kuluessa kyseisen saatekirjeen vastaanottamisesta toteuttamistaan toimista tai toimista, joita se harkitsee, ja tarvittaessa aika, joka niiden loppuun saattamiseen tarvitaan, sekä perusteluista siinä tapauksessa, että mitään toimia ei toteuteta.
18(2)	A2.1.18.2	Turvallisuustutkintaviranomaisen on 60 päivän kuluessa vastauksen vastaanottamisesta ilmoitet-

		tava vastaajalle, pitääkö se vastausta riittävänä, sekä ilmoitettava perustelunsa, jos se on eri mieltä päätöksestä olla toteuttamatta mitään toimia.
20	A2.1.20.1	1. EU:n ja Israelin lentoyhtiöiden on otettava käyttöön menettelyt, jotka mahdollistavat seuraavien luetteloiden laatimisen: a) luotettavimpiin saatavilla oleviin tietoihin perustuva vahvistettu luettelo kaikista ilma-aluksessa olevista henkilöistä mahdollisimman pian; ja b) luettelo ilma-aluksessa olevista vaarallisista aineista välittömästi sen jälkeen, kun ilma-alukselle sattuneesta onnettomuudesta on ilmoitettu. 2. Jotta matkustajien omaisille voidaan tiedottaa nopeasti, että onnettomuuteen joutuneessa ilma-aluksessa oli ollut heidän omaisiaan, lentoyhtiöiden on tarjottava matkustajille mahdollisuutta ilmoittaa sellaisen henkilön nimi ja yhteystiedot, johon voidaan ottaa yhteyttä onnettomuuden sattuessa. Lentoyhtiöt voivat käyttää näitä tietoja ainoastaan onnettomuuden sattuessa, eikä niitä ei saa antaa kolmansille osapuolille tai käyttää kaupallisessa tarkoituksessa. 3. Ilma-aluksessa olleen henkilön nimeä ei saa julkistaa ennen kuin viranomaiset ovat saaneet yhteyden kyseisen henkilön omaisiin. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu luettelo on pidettävä luottamuksellisena sopimuspuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti, ja tähän luetteloon sisältyvien henkilöiden nimet saa julkistaa vain siltä osin kuin ilma-aluksessa olleiden henkilöiden omaiset eivät ole tätä vastustaneet.
21	A2.1.21.1	1. Kukin sopimuspuoli laatii kansallisen tason hätäsuunnitelman siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta, jotta varmistetaan kattavampi ja yhdenmukaisempi reagointi onnettomuuksiin kansallisella tasolla. Tällainen hätäsuunnitelma koskee myös siviili-ilmailun onnettomuuksien uhreille ja heidän omaisilleen annettavaa apua. 2. Kunkin sopimuspuolen on varmistettava, että

		kaikilla sen alueelle sijoittautuneilla lentoyhtiöillä on suunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa auttamiseksi. Näissä suunnitelmissa olisi ennen kaikkea otettava huomioon psykologinen tuki siviili-ilmailun onnettomuuksien uhreille ja heidän omaisilleen, ja niiden on mahdollistettava lentoyhtiön toimet, jos on kyse suuronnettomuudesta. Kunkin sopimuspuolen on tarkastettava alueelleen sijoittautuneiden lentoyhtiöiden avustamissuunnitelmat. 3. Sopimuspuoli, jolla kansalaistensa kuolemantapausten tai vakavien vammojen vuoksi on erityinen intressi sen alueella tapahtuneeseen onnettomuuteen, saa nimittää asiantuntijan, jolla on oikeus a) käydä onnettomuuspaikalla, b) saada käyttöönsä olennaiset tiedot, joiden julkistamisen tutkintaa johtava viranomainen on hyväksynyt, sekä tietoa tutkinnan etenemisestä, c) saada jäljennös lopullisesta tutkintaselostuksesta. 4. Edellä olevan 3 kohdan mukaisesti nimitetty asiantuntija voi, ellei voimassa olevasta sovellettavasta lainsäädännöstä muuta johdu, avustaa uhrien tunnistamisessa ja osallistua onnettomuudessa eloon jääneiden valtionsa kansalaisten kanssa pidettäviin kokouksiin.
23	A2.1.23.1	Sopimuspuolten on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tässä liitteessä yksilöityjen siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan ja ehkäisemiseen liittyvien normien ja vaatimusten rikkomiseen. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

A.2.2: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2003, poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla

Artik- lan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/v aatimus)	Vaatimus
1	A2.2.1.1	Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa siviili-ilmailun turvallisuutta varmistamalla turvallisuuden kannalta merkittävien tietojen ilmoittaminen, kokoaminen, tallentaminen, suojaaminen ja levittäminen. Poikkeamien ilmoittamisen ainoana tarkoituksena on ehkäistä onnettomuudet ja vaaratilanteet eikä syyllisyyden tai vahingonkorvausvelvollisuuden osoittaminen.
2	A2.2.2.1	Tässä liitteessä yksilöityihin siviili-ilmailun poikkeamien ilmoittamiseen liittyviin normeihin ja vaatimuksiin sovelletaan direktiivin 2003/42/EY 2 artiklassa annettuja määritelmiä soveltuvien osin ja tarpeen mukaan.
3	A2.2.3.1	Tässä liitteessä yksilöityjä siviili-ilmailun poikkeamien ilmoittamiseen liittyviä normeja ja vaatimuksia sovelletaan poikkeamiin, jotka vaarantavat, tai jos niihin ei puututa, vaarantaisivat ilma-aluksen, siinä olevien henkilöiden tai kenen tahansa muun henkilön turvallisuuden.
4(1)	A2.2.4.1	Sopimuspuolien on vaadittava, että poikkeamista tekevät ilmoituksen toimivaltaiselle viranomaiselle kaikki henkilöt, jotka ovat olleet osallisina poikkeamassa, tai kaikki henkilöt, joilla on ilmailulainsäädännön mukainen lupakirja, sekä miehistön jäsenet, vaikka he eivät olisi olleet osallisina poikkeamassa.
5(1)	A2.2.5.1	Sopimuspuolten on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa poikkeamia koskevien ilmoitusten kokoamis-, arviointi-, käsittely- ja tallennusjärjestelmän perustamisesta.

5(2)-(3)	A2.2.5.2	Toimivaltaisten viranomaisten on tallennettava kootut ilmoitukset tietokantoihinsa. Näihin tietokantoihin on tallennettava myös onnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet.
6	A2.2.6.1	Israelin ja jäsenvaltioiden on osallistuttava turvallisuustietojen vaihtoon tarpeen mukaan. Israelin käyttämän tietokannan on oltava yhteensopiva ECCAIRS-ohjelmiston kanssa.
8(1)	A2.2.8.1	Sopimuspuolten on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden tietojen asianmukaisen luottamuksellisuuden varmistamiseksi, jotka ne saavat direktiivin 2003/42/EY mukaisesti. Ne voivat käyttää näitä tietoja ainoastaan direktiivin 2003/42/EY tarkoituksiin.
8(2)	A2.2.8.2	Poikkeaman sekä onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen tyypistä tai luokituksesta riippumatta yksityishenkilöiden nimiä tai osoitteita ei saa koskaan tallentaa vaatimuksessa A2.2.5.2 tarkoitettuun tietokantaan.
8(3)	A2.2.8.3	Sopimuspuolten on pidätyttävä aloittamasta oikeusmenettelyjä sellaisten suunnittele mattomien tai tahattomien lainrikkomusten johdosta, jotka tulevat niiden tietoon ainoastaan siksi, että niistä on tehty ilmoitus poikkeamien pakollista ilmoittamista koskevan kansallisen järjestelmän yhteydessä, paitsi tapauksissa, joissa on kyse törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rikoslain soveltuvien määräysten soveltamista.
9	A2.2.9.1	Kummankin sopimuspuolen on perustettava vapaaehtoinen poikkeamien ilmoitusjärjestelmä, joka helpottaa tietojen keräämistä sellaisista todellisista tai mahdollisista turvallisuuspuutteista, jotka eivät välttämättä tule ilmi pakollisessa poikkeamien ilmoitusjärjestelmässä.

OSA B: Ilmaliikenteen hallinta

B.1: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus), sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Luokka (joko liitteessä IV olevan B osan A jakso tai B jakso)	Vaatus
1.1 – 1.3	B.1.1.1	A	Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen tarkoituksena on parantaa ilmaliikenteen nykyisiä turvallisuusstandardeja, edistää lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä ja parantaa ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen järjestelmän suorituskykyä sopimuspuolten yleisessä ilmaliikenteessä siten, että voidaan täyttää kaikkien ilmatilan käyttäjien vaatimukset. Yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan sisältyvät yhteinen yleiseurooppalainen reittiverkko, verkon hallinta ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmät, jotka perustuvat pelkästään turvallisuuteen, tehokkuuteen ja teknisiin näkökohtiin kaikkien ilmatilan

		käyttäjien hyväksi. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi asetuksessa 549/2004 vahvistetaan yhdenmukaistetut sääntelypuitteet yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomiseksi. Asetuksen 549/2004 ja yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevissa perusasetuksissa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltaminen ei vaikuta sopimuspuolten omaa ilmatilaansa koskevaan suvereniteettiin eikä 13 artiklassa esitettyihin sopimuspuolten tarpeisiin, jotka liittyvät yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustus-kysymyksiin. Asetus 549/2004 ja yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevissa perusasetuksissa tarkoitettut toimenpiteet eivät koske sotilasoperaatioita tai -koulutusta. Asetuksen 549/2004 ja yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevissa perusasetuksissa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltaminen ei vaikuta kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksesta, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', johtuviin sopimuspuolten oikeuksiin ja velvoitteisiin. Tähän liittyen lisäta-voitteena on avustaa sopimuspuolia täyttämään Chicagon yleissopimuksesta joh-
--	--	--

			tuvat velvoitteensa tarjoamalla perusta sen määräysten yhteiselle tulkinnalle ja yhdenmukaiselle täytäntöönpanolle ja varmistamalla, että nämä määräykset otetaan asianmukaisesti huomioon asetuksessa 549/2004 ja sen täytäntöönpanosäännöissä.
2	B.1.2.1	A	Tässä liitteessä yksilöityihin ilmaliikenteen hallintaan liittyviin normeihin ja vaatimuksiin sovelletaan asetuksen 549/2004 2 artiklassa annettuja määritelmiä. Kaikki viittaukset jäsenvaltioihin on luettava viittauksiksi sopimuspuoliin.
4.1	B.1.4.1	A	Sopimuspuolten on joko yhdessä tai yksittäin joko nimettävä tai perustettava elin tai elimiä kansalliseksi valvontaviranomaisekseen huolehtimaan asetuksen 549/2004 ja asetuksen 549/2004 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti kyseiselle viranomaiselle annetuista tehtävistä.
4.2	B.1.4.2	A	Kansallisten valvontaviranomaisten on oltava riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista. Riippumattomuus saavutetaan erottamalla kansalliset valvontaviranomaiset ja tällaisten palvelujen tarjoajat asianmukaisesti toisistaan ainakin toiminnallisella ta-

			solla.
4.3	B.1.4.3	A	Kansalliset valvontaviranomaiset käyttävät toimivaltuuksiaan puolueettomasti, riippumattomasti ja avoimesti. Tämä saavutetaan soveltamalla asianmukaisia hallinto- ja valvontajärjestelyitä, myös sopimuspuolen hallinnossa. Tämä ei saa kuitenkaan estää kansallisia valvontaviranomaisia suorittamasta tehtäviään kansallisen siviili-ilmailuviranomaisen tai muun julkisen elimen organisaatiota koskevien sääntöjen mukaisesti.
4.4	B.1.4.4	A	Sopimuspuolten on varmistettava, että kansallisilla valvontaviranomaisilla on riittävät resurssit ja valmiudet suorittaa niille asetuksen 549/2004 nojalla annetut tehtävät tehokkaasti ja oikea-aikaisesti.
9	B.1.9.1	A	Seuraamusten, joita sopimuspuolten on säädettävä asetuksen 549/2004 säännöksiä ja erityisesti yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevissa perusasetuksissa tarkoitettuja toimenpiteitä rikkoneille ilmatilan käyttäjille ja palvelujen tarjoajille, on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
10	B.1.10.1	A	Sopimuspuolten, jotka toimivat kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, on perus-

			tettava kuulemismenettelyt sen varmistamiseksi, että sidosryhmät, henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt mukaan luettuina, osallistuvat asianmukaisesti yhteinäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen.
11.1	B.1.11.1	A	Lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn parantamiseksi on perustettava lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisyhteistyöjärjestelmä. Se käsittää seuraavat osat: a) kansalliset suunnitelmat, mukaan lukien suorituskäytännöt suorituskäytännön kannalta keskeisillä osaluilla – turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus – joilla varmistetaan yhdenmukaisuus yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen kanssa; ja b) lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen säännöllinen tarkastelu, seuranta ja vertailu.
11.2	B.1.11.2	A	Asetuksen 549/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen komissio voi nimetä Eurocontrolin tai jonkin toisen puolueettoman ja toimivaltaisen elimen toimimaan suorituskäytännön tarkastuselimenä. Suorituskäytännön tarkastuselimen tehtävänä on pyydetä-

			essä avustaa kansallisia valvontaviranomaisia suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa. Komissio varmistaa, että tarkastuselin toimii riippumattomasti suorittaessaan komission sille antamia tehtäviä.
11.3 (b)	B.1.11.3	A	Kansalliset valvontaviranomaiset laativat ja sopimuspuolet hyväksyvät vaatimuksessa B.1.11.1 tarkoitetut kansalliset suunnitelmat. Suunnitelmiin on sisällyttävä sitovat kansalliset tavoitteet ja asianmukainen sopimuspuolen hyväksymä kannustinjärjestelmä. Suunnitelmien laatimisesta on kuultava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, ilmatilan käyttäjien edustajia ja tarvittaessa lentoaseman pitäjiä ja lentoasemien koordinaattoreita.
11.3(d)	B.1.11.4	A	Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän viiteajanjakson on oltava kestoltaan vähintään kolme vuotta ja enintään viisi vuotta. Jos kansallisia tavoitteita ei saavuteta kyseisen ajanjakson aikana, sopimuspuolten ja/tai kansallisten valvontaviranomaisten on toteutettava määrittämässä aiheelliset toimenpiteet.
11.4	B.1.11.5	A	Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmään sovelletaan seuraavia menettelyjä: a) kaikilta asiaankuuluvilta osapuolilta, mukaan luettuina

		lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat, ilmatilan käyttäjät, lentoasemien pitäjät, kansalliset valvontaviranomaiset, sopimuspuolet ja Eurocontrol, saatavilla olevien, lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskykyä koskevien aiheellisten tietojen kerääminen, validoiminen, tutkiminen, arvioiminen ja levittäminen; b) tiettyjen ICAOn asiakirjan nro 9854 <i>Global Air Traffic Management Operational Concept</i> perusteella aiheellisten suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden valinta, yhdenmukaistettuina ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman suorituskykyypuiteiden kanssa, mukaan luettuina turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus, ja mukautettuina tarvittaessa yhteinäisen eurooppalaisen ilmatilan erityistarpeisiin, sekä kyseisten osa-alueiden tavoitteet ja joidenkin keskeisten suorituskykyindikaattoreiden määrittely suorituskyvyn mittaamiseksi; c) kansallisten tavoitteiden arviointi kansallisen suunnitelman perusteella; ja d) kansallisten suorituskyky-suunnitelmien seuranta, mukaan luettuina aiheelliset varoituskmekanismi.
--	--	--

11.5	B.1.11.6	A	Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää perustettaessa on otettava huomioon, että reitillä annettavat palvelut, lentoasemalla annettavat palvelut ja verkkotoiminnot ovat erilaiset ja että niitä on kohdeltava vastaavasti, tarvittaessa myös suorituskyvyn mittaamistarkoituksissa.
11.6	B.1.11.7	A	EU:n ja Israelin Euro–Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää koskevia täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan.
13	B.1.13.1	A	Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevat perusasetukset eivät estä sopimuspuolia soveltamasta toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusetujen suojaamiseksi. Tällaisia toimenpiteitä ovat erityisesti ne, jotka ovat välttämättömiä: —sopimuspuolen vastuulla olevan ilmatilan valvomiseksi ICAO:n alueellisten lennonvarmistussopimusten mukaisesti, mukaan lukien kyky havaita, tunnistaa ja arvioida kaikki kyseistä ilmatilaa käyttävät ilma-alukset, lentojen turvallisuuden varmistamiseksi sekä turvallisuuteen ja puolustukseen tarvittavien toimenpiteiden toteuttamiseksi, —yleisen järjestyksen ylläpi-

			tämiseen vaikuttavissa vakavissa sisäisissä levottomuuksissa, —sodassa tai sodan uhan muodostavassa vakavassa kansainvälisessä jännitystilanteessa, —sellaisten kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi, joihin sopimuspuoli on sitoutunut rauhan ja kansainvälisen turvallisuuden ylläpitämiseksi, —sotilaallisten operaatioiden ja sotilaallisen koulutuksen toteuttamiseksi, mukaan lukien tarvittavat harjoitusmahdollisuudet.
--	--	--	--

B.2: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus), sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Luokka (joko liittees- sä IV olevan B osan A jakso tai B jakso)	Vaatus
2.1-2	B.2.2.1	A	Kansallisen valvontaviranomaisen on järjestettävä tarkastuksia ja selvityksiä, joilla todennetaan asetuksen 550/2004 vaatimusten nou-

			dattaminen, erityisesti niiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien toiminnan turvallisuus ja tehokkuus, jotka tarjoavat palveluja sopimuspuolen vastuulla olevassa ilmatilassa. Asianomaisen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on helpotettava tällaisen työn suorittamista.
2.3	B.2.2.2	B	Toiminnalliseen ilmatilan lohkoon osallistuvien maiden on tehtävä sopimus valvonasta, jolla varmistetaan niitä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia koskevat tarkastukset ja selvitykset, jotka tarjoavat palveluja toiminnallisessa ilmatilan lohkoissa.
2.4-6	B.2.2.3	A	Jos lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tarjoavat palveluja myös toisen maan ilmatilassa, kyseisten maiden on sovittava järjestelyistä, joilla varmistetaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia koskevien tarkastusten ja selvitysten tekeminen. Näihin järjestelyihin on sisällyttävä järjestelyt sellaisten tapausten käsittelemiseksi, joissa sovellettavia vaatimuksia ei ole noudatettu.
4		A	EU:n ja Israelin Euro–Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja turvallisuusvaatimuksia koskevia täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan.

7.1	B.2.7.1	A	Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on oltava sopimuspuolten antama lupa.
7.3	B.2.7.2	A	Kansallisten valvontaviranomaisten on annettava lupa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, jotka täyttävät asetuksen 1035/2011 ja sovellettavan kansallisen lainsäädännön vaatimukset.
7.3	B.2.7.3	A	Luvat voidaan myöntää joko kutakin asetuksen 549/2004 2 artiklassa määriteltyä yksittäistä lennonvarmistuspalvelua tai näiden palvelujen muodostamaa kokonaisuutta varten.
7.3	B.2.7.4	A	Lupia valvotaan säännöllisesti.
7.4 + Liite II	B.2.7.5	A	Luissa on täsmennettävä erityisesti turvallisuus huomioon ottaen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet mukaan lukien ilmatilan käyttäjien syrjimättömän oikeus käyttää palveluja. Lupiin saa soveltaa ainoastaan asetuksen 550/2004 liitteessä II säädettyjä ehtoja. Näiden ehtojen on oltava objektiivisesti perusteltuja, syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja avoimia.
7.5	B.2.7.6	A	Sopimuspuolet voivat sallia lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen ilman lupaa, jos ilma-alusten toiminta on pääasiallisesti muuta kuin yleistä

			ilmaliikennettä.
7.6	B.2.7.7	B	Lupien antaminen antaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille mahdollisuuden tarjota palvelujaan toiselle sopimuspuolelle, muille lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, ilmatilan käyttäjille ja lentoasemille sopimuspuolten alueella.
7.7	B.2.7.8	A	Kansallisten valvontaviranomaisten on seurattava lupaehtojen noudattamista.
7.7	B.2.7.9	A	Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että luvan haltija ei enää täytä näitä vaatimuksia tai ehtoja, sen on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet huolehtien samalla palvelujen jatkuvuudesta. Tällaisiin toimenpiteisiin voi kuulua luvan peruuttaminen.
7.8	B.2.7.10	B	Sopimuspuolen on tunnustettava toisessa sopimuspuolella tässä liitteessä yksilöityjen ilmaliikenteen hallintaan liittyvien normien ja vaatimusten mukaisesti annettu lupa.
8.1	B.2.8.1	A	Sopimuspuolten on huolehdittava siitä, että niiden vastuulla olevassa ilmatilassa ilmaliikennepalveluja tarjotaan yksinoikeudella tietyissä ilmatilan lohkoissa. Tätä varten sopimuspuolten on nimettävä ilmaliikennepalvelujen tarjoaja, jolla on sopimuspuolten alueella voimassa oleva lupa.

8.2	B.2.8.2	B	Sopimuspuolten lainsäädännössä ei estetä rajat ylittävien palvelujen tarjoamista vaatimalla, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat a) ovat suoraan tai osake-enemmistön kautta tietyn valtion tai sen kansalaisten omistuksessa, b) niillä on pääasiallinen toimipaikka tai kotipaikka kyseisen valtion alueella ja c) ne käyttävät ainoastaan kyseisessä valtiossa olevia laitteita.
8.3	B.2.8.3	A	Sopimuspuolten on määriteltävä nimettyjen palvelun tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet. Näihin velvollisuuksiin voi sisältyä ehtoja, jotka koskevat asiaankuuluvien tietojen nopeaa toimittamista kaikkien ilma-alusten toiminnan tunnistamiseksi sopimuspuolten vastuulla olevassa ilmatilassa.
8.4	B.2.8.4	A	Sopimuspuolet voivat harkintansa mukaan valita palvelujen tarjoajan edellyttäen, että se täyttää tässä liitteessä yksilöidyissä ilmaliikenteen hallintaan liittyvissä normeissa ja vaatimuksissa tarkoitetut vaatimukset ja ehdot.
8.5	B.2.8.4	B	Jos 9 a artiklan mukaisesti perustetut toiminnalliset ilmatilan lohkot ulottuvat useamman kuin yhden sopimuspuolen vastuulla olevaan ilmatilaan, sopimuspuolten on yhdessä nimettävä asetuksen

			550/2004 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti yksi tai useampi ilmaliikennepalvelujen tarjoaja vähintään kuukausi ennen ilmatilan lohkon käyttöönottoa.
9	B.2.9.1	A	Sopimuspuolet voivat nimetä sääpalvelujen tarjoajan kaikkien tai joidenkin säätietojen toimittamiseksi yksinoikeudella niiden vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osissa turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen.
9a.1	B.2.9a.1	B	Sopimuspuolten on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että toiminnalliset ilmatilan lohkot pannaan täytäntöön, jotta saavutetaan vaadittu ilmaliikenteen hallintaverkon kapasiteetti ja tehokkuus yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ja jotta voitaisiin säilyttää korkea turvallisuustaso sekä parantaa lentoliikennejärjestelmän yleistä suorituskykyä ja vähentää ympäristövaikutuksia. Sopimuspuolten, erityisesti vierekkäisiä toiminnallisia ilmatilan lohkoja perustavien sopimuspuolten, on tehtävä kaikin mahdollisin tavoin yhteistyötä tämän säännöksen noudattamisen turvaamiseksi.
9a.2	B.2.9a.2	B	Toiminnallisten ilmatilan lohkojen on erityisesti: a) saatava tukea turvallisuus-

			arviosta; b) mahdollistettava ilmatilan optimaalinen käyttö ilmaliikennevirrat huomioon ottaen; c) varmistettava yhteensopivuus ilmatila-asetuksen 6 artiklan mukaisesti perustetun Euroopan reittiverkoston kanssa; d) oltava kustannus-hyötyanalyysien mukaan perusteltuja kokonaislisäarvonsa kannalta, mukaan lukien teknisten keinojen ja henkilöstön paras mahdollinen hyödyntäminen; varmistettava lennonjohtovastuun siirtäminen sujuvasti ja joustavasti ilmaliikennepalveluyksiköiden välillä; f) varmistettava erilaisten ilmatilan rakenteiden yhteensopivuus, muun muassa optimoimalla nykyiset lentotiedotusalueet; g) noudatettava ICAOn puitteissa tehtyjen alueellisten sopimusten ehtoja; h) oltava asetuksen 550/2004 voimaantulopäivänä voimassa olevien alueellisten sopimusten mukaisia; ja i) edistettävä yhdenmukaisuutta suorituskykytavoitteiden kanssa.
9a.3	B.2.9a.3	B	Toiminnallinen ilmatilan lohko voidaan perustaa ainoastaan kaikkien sellaisten sopimuspuolten ja tarvittaessa kolmansien maiden yhteisellä sopimuksella, jotka ovat vastuussa mistä tahansa kyseiseen toiminnalliseen ilmatilan lohkoon sisältyvästä ilmatilan

			osasta. Ennen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista asianomaisen sopimuspuolen tai asianomaisten sopimuspuolten on toimitettava muille sopimuspuolille ja muille taholle, joita asia koskee, riittävät tiedot, jotta kyseiset tahot voivat esittää huomautuksia.
9a.4	B.2.9a.4	B	Jos toiminnallinen ilmatilan lohko käsittää ilmatilan, joka on kokonaan tai osittain kahden tai useamman sopimuspuolen vastuulla, kyseisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta tehdyssä sopimuksessa on oltava tarvittavat määräykset siitä, miten lohkoa voidaan muuttaa, ja siitä, miten sopimuspuoli voi vetäytyä kyseisestä lohkosta, siirtymäjärjestelyt mukaan luettuina.
9a.5	B.2.9a.5	B	Jos kahden tai useamman sopimuspuolen välillä ilmenee ongelmia niiden vastuulla olevaan ilmatilaan kuuluvan rajat ylittävän toiminnallisen ilmatilan lohkon suhteen, asianomaiset sopimuspuolet yhdessä voivat pyytää asiasta yhtenäisen ilmatilan komitean lausuntoa. Lausunto osoitetaan asianomaisille sopimuspuolille. Sopimuspuolten on otettava tämä lausunto huomioon ratkaisuun pääsemiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta vaatimuksen

			B.2.9a.3 soveltamista.
10.1	B.2.10.1	A	Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voivat käyttää muiden sellaisten palveluntarjoajien palveluja, joilla on sopimuspuolten alueella annettu lupa.
10.2	B.2.10.2	A	Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on saatettava yhteistyösuhteensa kirjallisiksi sopimuksiksi tai vastaaviksi oikeudellisiksi järjestelyiksi, joissa eritellään kunkin palvelun tarjoajan täsmälliset velvoitteet ja niiden suorittamat tehtävät ja mahdollistetaan operatiivisten tietojen vaihto kaikkien palveluntarjoajien välillä yleisen ilmaliikenteen edellyttämässä laajuudessa. Tällaisista järjestelyistä on ilmoitettava asianomaiselle yhdelle tai useammalle kansalliselle valvontaviranomaiselle.
10.3	B.2.10.3	A	Tapauksissa, joihin liittyy ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen, edellytetään kyseisten sopimuspuolten hyväksyntää. Tapauksissa, joihin liittyy sääpalvelujen tarjoaminen, edellytetään kyseisten sopimuspuolten hyväksyntää, jos nämä ovat nimenneet sääpalvelujen tarjoajan yksinoikeudella vaatimuksen B.2.9.1 mukaisesti.
11	B.2.10.4	A	Sopimuspuolten on yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä

			toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että toimivaltaisten siviili- ja sotilasviranomaisten välillä laaditaan tai uusitaan kirjalliset sopimukset tai vastaavat oikeudelliset järjestelyt määritelyjen ilmatilan lohkojen hallinnasta.
12(1)	B.2.12.1	A	Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on omistusjärjestelyistään ja oikeudellisesta muodostaan riippumatta laadittava ja julkaistava tilinpäätöksensä sekä teetettävä niitä koskeva riippumaton tilintarkastus.
12(2)	B.2.12.2	A	Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on joka tapauksessa julkaistava vuosikertomus ja niiden tilinpäätös on tarkastettava säännöllisesti.
12(3)	B.2.12.3	A	Tarjotessaan palvelukokonaisuuksia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on yksilöitävä ja ilmoitettava lennonvarmistuspalveluista johtuvat kulut ja tuotot, jotka on eriteltävä sovellettavan maksujärjestelmän mukaisesti, sekä laadittava tarvittaessa konsolidoitu tilinpäätös muista kuin lennonvarmistuspalveluista samalla tavalla kuin jos kyseisiä palveluja tarjoaisivat erilliset yritykset.
12(4)	B.2.12.4	A	Sopimuspuolten on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset, joilla on oikeus tutustua so-

			pimuspuolten vastuualueeseen kuuluvassa ilmatilassa palveluja tarjoavien kirjanpitoaineistoon.
13.1	B.2.13.1	B	Asiaankuuluvat operatiiviset tiedot on yleisen ilmaliikenteen edellyttämässä laajuudessa vaihdettava reaaliaikaisesti kaikkien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien välillä siten, että niiden operatiivisia tarpeita tuetaan. Tietoja voidaan käyttää ainoastaan operatiivisiin tarkoituksiin.
13.2	B.2.13.2	B	Asiaankuuluvien operatiivisten tietojen käyttöoikeus on myönnettävä syrjimättä asianmukaisille viranomaisille, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen oikeuttavan luvan haltijoille, ilmatilan käyttäjille ja lentokentille.
13.3	B.2.13.3	B	Luvanvaraisten palvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien on vahvistettava muiden kuin 1 kohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien operatiivisten tietojensa käyttöä koskevat vakioehdot. Kansallisten valvontaviranomaisten on hyväksyttävä tällaiset vakioehdot. Näitä ehtoja koskevat yksityiskohtaiset säännöt vahvistetaan tarvittaessa puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

18.1-18.2	B.2.18.1	A	Kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti toimivat sopimuspuolten kansalliset valvontaviranomaiset ja komissio eivät saa ilmaista luonteeltaan luottamuksellisia tietoja, erityisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, niiden liikesuhteita tai niiden kustannusperustan osatekijöitä koskevia tietoja. Tämä ei rajoita sopimuspuolten kansallisten valvontaviranomaisten tai komission julkistamisoikeutta, jos julkistaminen on olennaisen tärkeää kyseisten viranomaisten tehtävien suorittamiselle, mutta tietojen julkistamisen on tällöin oltava oikeasuhteista ja siinä on otettava huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien tai muiden asianomaisten sidosryhmien oikeutetut edut liikesalaisuuksiensa suojaamisessa.
-----------	----------	---	---

B.3: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus), sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatimus)	Luokka (joko liitteessä IV olevan B	Vaatimus
-----------------	---	--	----------

		osan A jakso tai B jakso)	
1	B.3.1.1	A	Tavoitteena on tukea vaiheittain aiempaa yhtenäisemmän toiminnallisen ilmatilan periaatetta yhteisen liikennepolitiikan osana ja vahvistaa yhteiset suunnittelu- ja hallintamenettelyt, joilla varmistetaan ilmailukenteen hallinnan tehokas ja turvallinen toiminta. Ilmatilan käytöllä on tuettava lennonvarmistuspalvelujen toimintaa johdonmukaisena ja yhdenmukaisena kokonaisuutena asetuksen (EY) N:o 550/2004 mukaisesti. Tätä sovelletaan ilmatilaan ICAO:n EUR- ja AFI-alueilla, joiden ilmailukennepalvelujen tarjoamisesta sopimuspuolet vastaavat palveluntarjonta-asetuksen 550/2004 mukaisesti. Sopimuspuolet voivat myös soveltaa asetusta 551/2004 sellaiseen sopimuspuolen vastuulla olevaan ilmatilaan, joka ei kuulu ICAO:n EUR-eikä AFI-alueisiin edellyttäen, että ne ilmoittavat siitä muille sopimuspuolille.
3.1	B.3.3.1	B	Sopimuspuolet pyrkivät perustamaan yhtenäisen ylemmän eurooppalaisen lentotiedotusalueen (European Upper Flight Information Region, EUIR) ja saamaan

			sille ICAOn tunnustamisen.
3.2	B.3.3.2	B	EUIR suunnitellaan siten, että se kattaa asetuksen 551/2004 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti sopimuspuolten vastuulla olevan ilmatilan, ja siihen voi myös kuulua kolmansien Euroopan maiden ilmatilaa.
3.3	B.3.3.3	B	EUIR:n perustaminen ei vaikuta sopimuspuolten velvollisuuteen nimetä ilmalii- kennepalvelujen tarjoajat niiden vastuulla olevaa ilmatilaa varten vaatimuksen B.2.8.1 mukaisesti.
3.4	B.3.3.4	B	Sopimuspuolet ovat edelleen vastuussa ICAOlle sellaisten ylempien lentotiedotusalueiden ja lentotiedotusalueiden maantieteellisissä rajoissa, joista niillä on ICAOn antama vastuu.
3a	B.3.3a.1	A	EU:n ja Israelin Euro– Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja elektronisia ilmailutietoja koskevia täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan.
4	B.3.4.1	A	EU:n ja Israelin Euro– Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja lentosääntöjä ja ilmatilan luokitusta koskevia täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan.
6.1	B.3.6.1	A	Ilmaliikenteen hallintaverkon toiminnoilla on mahdollistettava ilmatilan optima-

			linen käyttö ja varmistettava, että ilmatilan käyttäjät voivat valita halutun reitin siten, että ilmatila ja lennonvarmistuspalvelut ovat mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä. Verkkotoiminnoilla on pyrittävä tukemaan aloitteita kansallisella tasolla ja toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla, ja ne on toteutettava tavalla, jossa otetaan huomioon sääntely- ja operatiivisten tehtävien erottaminen toisistaan.
6.2	B.3.6.2	A	Reittien suunnitteluun ja niukkojen resurssien hallintaan liittyvät verkon hallinnoijan tehtävät sekä mahdollisuus nimetä esim. Eurocontrol verkon hallinnoijaksi.
6.3	B.3.6.3	A	Komissio voi lisätä tehtäviä vaatimuksessa B.3.6.2 olevaan luetteloon kuultuaan asianmukaisesti toimialan sidosryhmiä. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa asetuksen 551/2004 muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään puiteasetuksen 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
6.4	B.3.6.4	A	EU:n ja Israelin Euro-Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja yksi-

		tyiskohtaisia sääntöjä ilmatila-asetuksen (551/2004) 6 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden täytäntöönpanosta, asetuksen 551/2004 6 artiklan 6–9 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä lukuun ottamatta, sovelletaan. Näissä täytäntöönpanosäännöissä otetaan huomioon erityisesti seuraavat seikat: a) prosessien ja menettelyjen koordinointi ja yhdenmukaistaminen ilmaliikenteen taajuuksien hallinnan tehostamiseksi, mukaan luettuna periaatteiden ja perusteiden kehittäminen; b) keskeinen tehtävä, jossa koordinoidaan taajuustarpeiden varhaista tunnistamista ja ratkaisemista Euroopan yleiselle ilmaliikenteelle varatuilla kaistoilla Euroopan ilmailuverkoston suunnittelun ja toiminnan tukemiseksi; c) ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmassa määritellyt verkon muut tehtävät; d) yksityiskohtaiset järjestelyt sopimuspuolten, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja verkkohallintatoiminnon väliseen yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoa varten; e) järjestelyt, joiden mukaisesti asianomaisia sidosryhmiä kuullaan päätöksentekoprosessissa sekä kansallisella
--	--	--

			että Euroopan tasolla; ja f) verkonhallintatoiminnon ja kansallisten taajuuskoordinaattorien välinen tehtävien ja vastuiden jako Kansainvälisen televiestintäliiton yleiselle ilmaliikenteelle varoamien radiotaajuuksien puitteissa, jotta voidaan varmistaa, että kansalliset taajuuskoordinaattorit vastaavat edelleen taajuuksien myöntämisestä silloin, kun tällä ei ole vaikutusta verkkoon. Tapauksissa, jotka vaikuttavat verkkoon, kansallisten taajuuskoordinaattorien on tehtävä yhteistyötä verkonhallintatoiminnosta vastaavien tahojen kanssa, jotta taajuuksien käyttö voidaan optimoida.
6.5	B.3.6.5	A	Muista kuin asetuksen 551/2004 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista ilmatilan suunnitteluun liittyvistä asioista päätetään kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla. Suunnitteluprosessissa on otettava huomioon liikenteen tarpeet ja liikennejärjestelyjen vaativuustaso sekä kansalliset tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevat suorituskykysuunnitelmat, ja siinä on kuultava laajasti asianomaisia ilmatilan käyttäjiä tai ilmatilan käyttäjiä edustavia ryhmiä sekä tarvittaessa sotilasviranomaisia.

6.6	B.3.6.6	B	Sopimuspuolten on annettava ilmaliikennevirtojen säätely Eurocontrolin tai jonkin toisen puolueettoman ja toimivaltaisen elimen tehtäväksi edellyttäen, että asianmukaisista valvontamenettelyistä huolehditaan.
6.7	B.3.6.7	A	EU:n ja Israelin Euro–Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevia täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan.
7.1	B.3.7.1	A	Sopimuspuolten on niiden vastuulle kuuluvien sotilaallisten näkökohtien järjestäminen huomioon ottaen huolehdittava ICAOn määrittelemän ja Eurocontrolin kehittämän ilmatilan joustavan käytön periaatteen yhdenmukaisesta soveltamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ilmatilan hallinnan ja ilmaliikennevirtojen säätelyn helpottamiseksi osana yhteistä liikennepoliittikkaa.
7.3	B.3.7.2	A	EU:n ja Israelin Euro–Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja ilmatilan joustavaa käyttöä koskevia täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan.
8.1	B.3.8.1	A	Tapauksissa, joissa asetuksen 551/2004 7 artiklan soveltaminen aiheuttaa merkittäviä toiminnallisia vaikeuk-

			sia, sopimuspuolet voivat tilapäisesti keskeyttää sen soveltamisen sillä edellytyksellä, että ne ilmoittavat siitä viipymättä sekakomitealle.
8.2	B.3.8.2	A	Tilapäisen keskeytyksen käyttöönoton seurauksena voidaan asetuksen 551/2004 7 artiklan 3 kohdan nojalla annettuja sääntöjä mukauttaa kyseessä olevan yhden tai useamman sopimuspuolen vastuulla olevan ilmatilan osalta.

B.4: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus), sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Luokka (joko liitteessä IV olevan B osan A jakso tai B jakso)	Vaatus
1 + Liite I	B.4.1.1	A	Asetus 552/2004 koskee puiteasetuksen asettamissa rajoissa eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuutta. Sitä sovelletaan asetuksen 552/2004 liitteessä I eriteltyihin järjestelmiin, niiden rakennoksiin ja niihin liittyviin menette-

			lyihin. Tavoitteena on saavuttaa yhteentoimivuus eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon eri järjestelmien, rakenneosien ja niihin liittyvien menettelyjen välillä ottaen asianmukaisesti huomioon sovellettavat kansainväliset säännöt sekä varmistaa ilmaliikenteen hallinnan alalla sovittujen ja validoitujen uusien toimintaratkaisujen tai teknikkoiden yhteensovitettu ja nopea käyttöönotto.
2 + Liite II	B.4.2.1	A	Eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon, sen järjestelmien ja niiden rakenneosien sekä niihin liittyvien menettelyjen on täytettävä olennaiset vaatimukset. Nämä olennaiset vaatimukset on vahvistettu asetuksen 552/2004 liitteessä II.
3	B.4.3.1	A	EU:n ja Israelin Euro–Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja yhteentoimivuutta koskevia täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan. Järjestelmien, rakenneosien ja niihin liittyvien menettelyjen on oltava soveltuvien yhteentoimivuutta koskevien täytäntöönpanosääntöjen mukaiset koko elinkaarensa ajan. Yhteentoimivuutta koskevissa täytäntöönpanosäännöissä on erityisesti a) määriteltävä mahdolliset erityisvaatimukset, joilla olennaisia vaatimuksia täydennetään tai kehitetään, erityisesti turvallisuuden, saumattoman toiminnan

		ja suorituskyvyn osalta; ja/tai b) kuvattava tarvittaessa mahdolliset erityisvaatimukset, joilla olennaisia vaatimuksia täydennetään tai kehitetään, erityisesti mitä tulee sovittujen ja kelpuutettujen uusien toimintaratkaisujen tai tekniikoiden yhteensovittuun käyttöönottoon; ja/tai c) järjestelmiä käsiteltäessä määriteltävä rakenneosat; ja/tai d) kuvattava erityiset vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyt, joihin asetuksen 552/2004 8 artiklassa tarkoitetut ilmoitetut laitokset tarvittaessa osallistuvat, päätöksessä 93/465/ETY määriteltujen moduulien perusteella, joita on käytettävä arvioitaessa joko rakenneosien vaatimustenmukaisuutta tai käyttöön soveltuvuutta samoin kuin järjestelmien tarkistamista; ja/tai e) eriteltävä täytäntöönpanon edellytykset, tarvittaessa myös päivä, johon mennessä kaikkien asianomaisten sidosryhmien on noudatettava näitä täytäntöönpanosääntöjä. Yhteentoimivuutta koskevien täytäntöönpanosääntöjen valmistelussa, antamisessa ja tarkistamisessa on otettava huomioon niiden edellyttämistä teknisistä ratkaisuista aiheutuvat arvioidut kustannukset ja hyödyt, jotta kyetään määrittelemään kaikkein toteuttamiskelpoisin ratkaisu, samalla kun otetaan asianmukaisesti huomioon sovitun korkean turvallisuustason säilyttäminen.
--	--	--

			Näistä ratkaisuksista kaikille asianomaisille sidosryhmille aiheutuvia kustannuksia ja hyötyjä koskeva arvio liitetään kuhunkin yhteentoimivuutta koskevaan täytäntöönpanosääntöehdotukseen. Yhteentoimivuutta koskevat täytäntöönpanosäännöt vahvistetaan puiteasetuksen 8 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.
4 (2)		A	Järjestelmien, niihin liittyvät menettelyt mukaan luettuina, tai niiden rakenneosien oletetaan olevan olennaisten vaatimusten ja/tai yhteentoimivuutta koskevien täytäntöönpanosääntöjen mukaisia, jos ne vastaavat asiaa koskevia yhteisön eritelmiä, joiden viitenumerot on julkaistu <i>Euroopan unionin virallisessa lehdessä</i>.
5 + Liite III	B.4.5.1	A	Rakenneosiin on liitettävä EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutus. Tämän vakuutuksen osat on vahvistettu asetuksen 552/2004 liitteessä III. Valmistajan tai sen sopimuspuolten alueelle sijoittautuneen valtuutetun edustajan on varmistettava ja ilmoitettava EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutuksella, että se on soveltanut olennaisissa vaatimuksissa ja soveltuvissa yhteentoimivuutta koskevissa täytäntöönpanosäännöissä ase-

			tettuja määräyksiä. Rakenneosien, joihin on liitetty EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutus, oletetaan olevan olennaisten vaatimusten ja soveltuvien yhteentoimivuutta koskevien täytäntöönpanosääntöjen mukaisia. Asianmukaisissa yhteentoimivuutta koskevissa täytäntöönpanosäännöissä on tarvittaessa yksilöitävä ne vaatimustenmukaisuuden tai käyttöön soveltuvuuden arviointiin liittyvät tehtävät, jotka asetuksen 552/2004 8 artiklassa tarkoitettujen ilmoitettujen laitosten on suoritettava.
6 + Liite IV	B.4.6.1	A	Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on tehtävä järjestelmille EY-tarkastus soveltuvien yhteentoimivuutta koskevien täytäntöönpanosääntöjen mukaisesti sen varmistamiseksi, että ne täyttävät asetuksen 552/2004 olennaiset vaatimukset ja ovat yhteentoimivuutta koskevien täytäntöönpanosääntöjen mukaisia silloin, kun ne liitetään eurooppalaiseen ilmaliikenteen hallintaverkkoon. Asianomaisen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on ennen järjestelmän käyttöönottoa laadittava EY-tarkastusilmoitus, jolla vahvistetaan järjestelmän vaatimustenmukaisuus, ja toimitettava se kansalliselle valvontaviranomaiselle yhdessä muiden teknisten asiakirjojen kanssa. Tämän vakuutuksen sekä teknisten asia-

			kirjojen osat on vahvistettu asetuksen 552/2004 liitteessä IV. Kansallisella valvontaviranomaisella on oikeus vaatia lisätietoja, joita tarvitaan tällaisen vaatimustenmukaisuuden valvomiseen. Asianmukaisissa yhteentoimivuutta koskevissa täytäntöönpanosäännöissä on tarvittaessa yksilöitävä ne järjestelmien tarkastukseen liittyvät tehtävät, jotka asetuksen 552/2004 8 artiklassa tarkoitettujen ilmoitettujen laitosten on suoritettava. EY-tarkastusvakuutuksella ei rajoiteta arviointeja, joita kansallisen valvontaviranomaisen on mahdollisesti suoritettava muista kuin yhteentoimivuuteen liittyvistä syistä.
6a	B.4.6a.1	A	Jos yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti myönnetty todistus koskee rakenneseosia tai järjestelmiä, se on hyväksyttävä asetuksen 552/2004 5 ja 6 artiklan mukaisesti EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutukseksi tai EY-tarkastusvakuutukseksi, jos siihen sisältyy osoitus asetuksen 552/2004 keskeisten vaatimusten ja yhteentoimivuutta koskevien aiheellisten täytän-

			töönpanosääntöjen noudattamisesta.
7.1	B.4.7.1	A	Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että: a) rakenneseosa, johon on liitetty EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutus, tai b) järjestelmä, johon on liitetty EY-tarkastusvakuutus, ei ole olennaisten vaatimusten ja/tai soveltuvien yhteentoimivuutta koskevien täytäntöönpanosääntöjen mukainen, valvontaviranomaisen on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet kyseisen rakenneseosan tai järjestelmän käyttöalan rajoittamiseksi tai sen käytön kieltämiseksi viranomaisen vastuulla olevissa yksiköissä ottaen asianmukaisesti huomioon tarpeen varmistaa toiminnan turvallisuus ja jatkuvuus.
8.1	B.4.8.1	A	Sopimuspuolten on ilmoitettava sekakomitealle laitokset, jotka ne ovat nimenneet suorittamaan asetuksen 552/2004 5 artiklassa tarkoitettuun vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusarviointiin ja/tai asetuksen 552/2004 6 artiklassa tarkoitettuun tarkastukseen liittyvät tehtävät, ja mainittava kunkin laitoksen vastuualue sekä sen komissiolta saatu tunnistenumero.
8.2	B.4.8.2	A	Sopimuspuolten on sovellettava asetuksen 552/2004 liitteessä V säädettyjä perusteita arvioidessaan ilmoitettavia laitoksia. Laitosten, jotka täyttävät asianomaisissa eurooppalaisissa stan-

			dardeissa määritetyt arviointiperusteet, katsotaan täyttävän mainitut perusteet.
8.3 + Liite V	B.4.8.3	A	Sopimuspuolten on peruutettava sellaista ilmoitettua laitosta koskeva ilmoitus, joka ei enää täytä asetuksen 552/2004 liitteessä V säädettyjä perusteita. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä sekakomitealle.
8.4	B.4.8.4	A	Sopimuspuolet voivat nimetä ilmoitetuksi laitokseksi palveluntarjonta-asetuksen 3 artiklan mukaisesti hyväksytyn laitoksen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen 552/2004 8 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten soveltamista.

B.5: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009 asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Luokka (joko liitteessä IV olevan B osan A jakso tai B jakso)	Vaatus
3	B.5.3.1	A	Tässä liitteessä yksilöityihin ilmaliikenteen hallintaan liit-

			tyviin normeihin ja vaatimuksiin sovelletaan asetuksen 216/2008, sellaisena kuin sen on muutettuna asetuksella 1108/2009, 3 artiklan d, e, f, g, q, r ja s alakohdassa annettuja määritelmiä. Kaikki viittaukset jäsenvaltioihin on luettava viittauksiksi sopimuspuoliin.
8b(1)	B.5.8b.1	A	Ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen on täytettävä asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b säädetyt keskeiset vaatimukset.
8b(2)	B.5.8b.2	A	Ilmaliikenteen hallintapalvelujen ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilta on vaadittava asetuksen 1035/2011 ja sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukainen hyväksyntätodistus. Todistus myönnetään, jos palveluntarjoaja on osoittanut valmiutensa ja keinonsa täyttää oikeuksiinsa liittyvät velvoitteet. Myönnetty oikeudet ja tarjottavien palvelujen laajuus määritellään hyväksyntätodistuksessa.
8b(3)	B.5.8b.3	A	Poiketen siitä, mitä vaatimuksessa B.5.8b.2 määrätään, sopimuspuolet voivat päättää, että lentotiedotuspalvelujen tarjoajien sallitaan osoittaa valmiutensa ja keinonsa täyttää tarjottuihin

			palveluihin liittyvät velvoitteet.
8b(4)	B.5.8b.4	B	Vaatimuksessa B.5.8b.6 tarkoitettuihin toimenpiteisiin voi sisältyä ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelun turvallisuuden kannalta keskeisten järjestelmien ja rakenneosien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon osallistuvien organisaatioiden hyväksymistä koskeva vaatimus. Kyseisille organisaatioille myönnetään hyväksyntätodistus, jos ne ovat osoittaneet valmiutensa ja keinonsa täyttää oikeuksiinsa liittyvät velvoitteet. Myönnetty oikeudet määritellään todistuksessa.
8b(5)	B.5.8b.5	A	Vaatimuksessa B.5.8b.6 tarkoitettuihin toimenpiteisiin voi sisältyä ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelun turvallisuuden kannalta keskeisten järjestelmien ja rakenneosien hyväksymistä tai vaihtoehtoisesti ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajan antamaa validointia koskeva vaatimus. Kyseisille järjestelmille ja rakenneosille myönnetään hyväksyntätodistus tai annetaan validointi, jos hakija on osoittanut järjestelmien ja rakenneosien olevan niiden yksityiskohtaisten teknisten vaatimusten mukaisia, jotka on vahvistet-

			tu vaatimuksessa B.5.8b.1 tarkoitettujen keskeisten vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi.
8b(6)	B.5.8b.6	A	Asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, 8 b artiklan 6 kohdassa tarkoitettuja ja EU:n ja Israelin Euro-Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja ilmailukenteen hallintaa ja lennonvarmistuspalveluja koskevia täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan.
8c (1)	B.5.8c.1	A	Lennonjohtajien sekä lennonjohtajien koulutukseen, kokeisiin, tarkastuksiin ja lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin osallistuvien henkilöiden ja organisaatioiden on oltava asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b säädettyjen keskeisten vaatimusten mukaisia.
8c (2)	B.5.8c.2	A	Lennonjohtajilta on vaadittava tarjottavan palvelun kannalta asianmukainen lupakirja ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus.
8c (3)	B.5.8c.3	A	Vaatimuksessa B.5.8c.2 tarkoitettu lupakirja myönnetään ainoastaan, jos lupakirjan hakija on osoittanut täyttävänsä niiden sääntöjen edellytykset, jotka on vahvistettu teorian tietoja, käytännön

			taitoja, kielitaitoa ja koke- musta koskevien vaatimusten osalta asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutet- tuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b säädettyjen keskeisten vaatimusten täyt- tämiseksi.
8c (4)	B.5.8c.4	A	Vaatimuksessa B.5.8c.2 tar- koitettu lääketieteellinen kelpoisuustodistus myönne- tään ainoastaan, jos lennon- johtaja täyttää niiden sääntö- jen edellytykset, jotka on vahvistettu asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b säädettyjen lääketieteellistä kelpoisuutta koskevien kes- keisten vaatimusten täyttä- miseksi. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi myöntää ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.
8c (5)	B.5.8c.5	A	Lennonjohtajalle myönnetyt oikeudet sekä lupakirjan ja lääketieteellisen kelpoisuus- todistuksen laajuus määritel- lään tällaisessa lupakirjassa ja kelpoisuustodistuksessa.
8c (6)	B.5.8c.6	A	Lennonjohtajien koulutusor- ganisaatioiden, ilmailulääkä- rien ja ilmailulääketieteen keskusten valmiudet täyttää velvollisuudet, jotka seuraa- vat lupakirjojen ja lääketie- teellisten kelpoisuustodistus- ten myöntämiseen liittyvistä oikeuksista, tunnustetaan

			myöntämällä hyväksyntätodistus.
8c (7)	B.5.8c.7	A	Hyväksyntätodistus myönnetään lennonjohtajien koulutusorganisaatioille sekä lennonjohtajia tarkastaville ilmailulääkäreille ja ilmailulääketieteen keskuksille, jotka ovat osoittaneet noudattavansa niitä sääntöjä, jotka on vahvistettu asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b säädettyjen asiaa koskevien keskeisten vaatimusten täyttämiseksi. Todistuksella myönnettyt oikeudet on määriteltävä kyseisessä asiakirjassa.
8c (8)	B.5.8c.8	A	Käytännön koulutuksen antamisesta tai lennonjohtajien taitojen arvioinnista vastaavilla henkilöillä on oltava hyväksyntätodistus. Todistus myönnetään, jos asianomainen henkilö on osoittanut noudattavansa niitä sääntöjä, jotka on vahvistettu asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b säädettyjen asiaa koskevien keskeisten vaatimusten täyttämiseksi. Todistuksella myönnettyt oikeudet on määriteltävä kyseisessä asiakirjassa.
8c (9)	B.5.8c.9	A	Simulaatiokoulutuslaitteiden on täytettävä asetuksen

			216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b säädettyt keskeiset vaatimukset.
8c(10)	B.5.8c.10	A/B	Asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, 10 artiklassa tarkoitettuja ja EU:n ja Israelin Euro–Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä IV lueteltuja täytäntöönpanosääntöjä sovelletaan.
Liite V b, 1 kohta	B.5.Vb.1	A	a) Kaikkien ilma-alusten, lukuun ottamatta asetuksen 216/2008 1 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuun toimintaan osallistuvia ilma-aluksia, on noudatettava kaikissa lennon vaiheissa ja lentopaikan kenttäalueella yleisiä toimintasääntöjä ja kyseisen ilmatilan käyttöä varten määriteltäviä soveltuvia menetelmiä. b) Kaikissa ilma-aluksissa, lukuun ottamatta asetuksen 216/2008 1 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuun toimintaan osallistuvia ilma-aluksia, on oltava vaaditut rakenneosat, joita on käytettävä asianmukaisesti. Ilma-liikenteen hallintajärjestelmässä ja lennonvarmistuspalvelun järjestelmässä käytettävien rakenneosien on täytettävä myös asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se

			on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b olevassa 3 kohdassa esitetyt vaatimukset.
Liite V b, 2 kohta	B.5.Vb.2	A	Asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b olevassa 2 kohdassa asetettuja keskeisiä vaatimuksia sovelletaan.
Liite V b, 3 kohta	B.5.Vb.3	A	Asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b olevassa 3 kohdassa asetettuja keskeisiä vaatimuksia sovelletaan.
Liite V b, 4 kohta	B.5. Vb.4	A/B (1)	Asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b olevassa 4 kohdassa asetettuja keskeisiä vaatimuksia sovelletaan.
Liite V b, 5 kohta	B.5.Vb.5	A	Asetuksen 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 1108/2009, liitteessä V b olevassa 5 kohdassa asetettuja keskeisiä vaatimuksia sovelletaan.

OSA C: Ympäristö

C.1: Direktiivi 2002/30/EY meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Vaatus
-----------------	---	--------

3	C.1.3.1	Sopimuspuolten on varmistettava, että niillä on toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat vastuussa meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta lentoasemilla.
4	C.1.4.1	Sopimuspuolten on omaksuttava tasapainoinen lähestymistapa käsitellessään alueellaan sijaitsevien lentoasemien meluongelmia. Ne voivat harkita melunhallintatoimenpiteinä myös taloudellisia kannustimia.
	C.1.4.2	Toimivaltaisten viranomaisten on suunnitellessaan toimintarajoitusten käyttöönottoa otettava huomioon eri toimenpiteistä todennäköisesti aiheutuvat kustannukset ja hyödyt sekä kunkin lentoaseman ominaispiirteet.
	C.1.4.3	Toteutettu toimenpide tai toimenpidet kokonaisuus ei saa olla rajoittavampi kuin on tarpeen tiettyä lentoasemaa varten asetetun ympäristötavoitteen saavuttamiseksi. Toimenpiteet eivät saa olla syrjiviä lentoyhtiöitä tai lentokoneen valmistajia kohtaan eivätkä syrjiä niitä kansallisuuden perusteella.
	C.1.4.4	Suorituskykyyn perustuvien toimintarajoitusten on perustuttava ilma-aluksen melutasoon, sellaisena kuin se on määriteltynä kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen liitteen 16 1 niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.
5 + Liite II (1–3 kohta)	C.1.5.1	Toimintarajoituksia koskevaa päätöstä harkittaessa on asianomaisten toimintarajoitusten ja lentoaseman ominaispiirteiden osalta otettava huomioon, siltä osin kuin se on asianmukaista ja mahdollista, direktiivin 2002/30/EY liittees-

		sä II olevassa 1–3 kohdassa luetellut tiedot.
7	C.1.7.1	Toimintarajoitusten arviointia koskevia sääntöjä ei sovelleta a) toimintarajoituksiin, joista oli jo päätetty tämän vaatimuksen täytäntöönpanopäivänä, joka on varmennettu sekakomitean päätöksellä EU:n ja Israelin Euro–Välimeri-ilmailusopimuksen liitteessä II olevan 5 kohdan mukaisesti; b) osittaisiin toimintarajoituksiin tehtyihin vähäisiin teknisiin muutoksiin, jotka eivät vaikuta merkittävästi lentotoiminnan harjoittajien kustannuksiin millään tietyllä yhteisön lentoasemalla ja jotka on asetettu tämän vaatimuksen edellä mainitun täytäntöönpanopäivän jälkeen.
9	C.1.9.1	Yksittäisissä tapauksissa sopimuspuolet voivat antaa niiden alueella sijaitsevalla lentoasemalla luvan ilma-alusten yksittäisiin operaatioihin, jotka eivät olisi mahdollisia direktiivin 2002/30/EY muiden säännösten mukaisesti. Tämä poikkeus rajataan seuraavasti: a) ilma-alukset, joiden yksittäiset operaatiot ovat luonteeltaan niin poikkeuksellisia, että väliaikaisen poikkeuksen epäminen ei olisi perusteltua; b) ilma-alukset, jotka lentävät muutostöitä, korjauksia tai huoltoa varten muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa.
10	C.1.10.1	Sopimuspuolten on varmistettava, että toimintarajoitusten soveltamista varten vahvistetaan sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti kuulemismenettely, johon asianomaiset osapuolet osallistuvat.

11	C.1.11.1	Kun sopimuspuoli päättää asettaa alueellaan sijaitsevalle lentoasemalle uuden toimintarajoituksen, sen on ilmoitettava tästä viipymättä toiselle sopimuspuolelle.
12	C.1.12.1	Sopimuspuolten on huolehdittava siitä, että toimintarajoituksia koskeviin päätöksiin on oikeus hakea muutosta kansallisen lainsäädännön ja menettelyjen mukaisesti muutoksenhakuelimeltä, joka ei ole sama kuin muutoksenhaun kohteena olevan päätöksen tehnyt viranomainen.
Liite II (1–3 kohta)		Vaatimuksessa C.1.5.1 tarkoitetut tiedot.

C.2: Direktiivi 2006/93/EY kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos 1988) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä

Artiklan numero	Vaatimuksen numero	Vaatus
1	C.2.1.1	Soveltamisala: a. lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino on vähintään 34 000 kg; tai b. lentokoneet, joiden suurin hyväksytty varustus koostuu yli 19 istuinpaikasta.
2	C.2.2.2	Siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden on oltava yleissopimuksen liitteen 16 niteessä 1 olevan II osan 3 luvun standardien mukaisia.
3	C.2.3.1	Vaatimukseen, jonka mukaan siviilikäytössä olevia ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita on liikennöitävä yleissopimuksen liitteen 16 niteessä 1 olevan II osan 3 luvun standardien mukaisesti, voidaan myöntää poikkeuksia, kun on kyse a) historiallisista lentokoneista; b) sellaisten lentokoneiden tilapäisestä käytöstä, joiden liikennöiminen on niin poikkeuksellista, että olisi kohtuu-

		tonta kieltää tilapäinen poikkeus; ja c) sellaisten lentokoneiden tilapäisestä käytöstä, joilla suoritetaan muita kuin kaupallisia lentoja muutoksien, korjauksien tai huollon yhteydessä.
3	C.2.3.2	Sopimuspuolen on ilmoitettava toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille historiallisesti kiinnostaville lentokoneille myönnettyistä poikkeuksista. Sopimuspuolen on tunnustettava toisen sopimuspuolen myöntämät poikkeukset niille lentokoneille, jotka ovat tämän rekisterissä.
5	C.2.5.1	Sopimuspuolten on säädettävä direktiivin 2006/93/EY noudattamiseksi annettujen kansallisten määräysten rikkomista koskevista täytäntöönpanon valvontatoimenpiteistä ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet näiden toimenpiteiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen toimenpiteiden on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

OSA D: Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu

D.1: Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97 lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa, sellaisena kuin sen on muutettuna asetuksella (EY) N:o 889/2002

Artiklan numero	Vaatimuksen numero	Vaatus
2(1)(a), 2(1)(c)-(g)	D.1.2.1	Tässä liitteessä yksilöityihin lakisääteisiin vaatimuksiin ja normeihin, jotka liittyvät lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuseen onnettomuustapauksissa, sovelletaan 2 artiklassa annettuja määritelmiä.
3	D.1.3.1	Sopimuspuolet soveltavat vuonna 1999 tehtyä Montrealin yleissopimusta, myös kotimaan lentoihin.
5	D.1.5.1	Sopimuspuolten on varmistettava, että lentoliikenteen harjoittajat suorittavat korvauksen oikeutetuille luonnollisille henkilöille ennakkomaksun, joka kattaa kyseisen henkilön välittömät taloudelliset tarpeet ja joka on suhteessa siihen, mitä hän on kärsinyt.
6	D.1.6.1	Sopimuspuolten on varmistettava, että kaikki lentoliik-

		kenteen harjoittajat asettavat myyntipisteissä matkustajien saataville yhteenvedon tärkeimmistä matkustajiin ja heidän matkatavaroihinsa sovellettavista korvausvastuuta koskevista säännöistä.
--	--	---

OSA E: Kuluttajien oikeudet**E.1: Direktiivi 90/314/ETY matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista**

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Vaatus
1	E.1.1.1	Tarkoituksena on lähentää toisiinsa sopimuspuolten lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, joita sovelletaan sopimuspuolten alueella myytaviin tai myytäväksi tarjottaviin matkapaketteihin.
2	E.1.2.1	Tässä liitteessä yksilöityihin matkapaketteihin, pakettilomiin ja pakettikiertomatkoihin liittyviin normeihin ja vaatimuksiin sovelletaan direktiivin 90/314/EY 2 artiklassa annettuja määritelmiä soveltuvien osien ja tarpeen mukaan. Tässä liitteessä sovelletaan seuraavaa 'matkapaketin' määritelmää: 'matkapaketilla' tarkoitetaan etukäteen järjestettyä vähintään kahden jäljempänä mainitun palvelun yhdistelmää, kun ne myydään tai niitä tarjotaan myytäväksi yhdistettyyn hintaan: a) kuljetus b) majoitus c) muu matkailupalvelu, joka muodostaa huomattavan osan matkapaketista mutta joka ei välittömästi liity kuljetukseen tai majoitukseen. Saman matkapaketin eri osien laskuttaminen erikseen ei vapauta matkanjärjestäjää tai välittäjää tässä liitteessä sääde-

		tyistä velvollisuuksista
3	E.1.3.1	Matkanjärjestäjän ja välittäjän on annettava matkapaketista täydelliset ja paikansa pitävät tiedot. Jos kuluttajan saataville annetaan esite, siinä on mainittava selvästi, ymmärrettävästi ja täsmällisesti sekä hinta että riittävät tiedot seuraavista seikoista: a) matkan kohde ja kuljetusväline sekä kuljetuksen ominaisuudet ja luokka; b) majoitus ja sen muoto, sijainti, luokka tai mukavuusaste ja pääominaisuudet sekä sen hyväksyntä ja matkailuluokitus; c) ateriasuunnitelma; d) matkareitti; e) yleiset tiedot passi- ja viisumimääräyksistä sekä matkaa ja oleskelua koskevista terveysmääräyksistä; f) ennakkomaksu joko rahamääränä tai prosentteina matkan hinnasta sekä ajankohta, johon mennessä loput matkan hinnasta on maksettava; g) vaaditaanko matkapaketin toteuttamiseksi vähimmäismäärä osallistujia, ja mihin mennessä kuluttajalle on viimeistään ilmoitettava matkan peruuntumisesta. Esitteessä annetut tiedot ovat sitovia, paitsi jos seuraavat ehdot täyttyvät: —muuttuneesta tiedosta on selkeästi mainittu kuluttajalle ennen sopimuksen tekemistä, ja esitteessä on tästä mahdollisuudesta nimenomainen ehto, —muutoksista on myöhemmin sovittu osapuolten kesken.
4(1), 4(2)	E.1.4.1	

		Matkanjärjestäjän tai välittäjän on annettava kuluttajalle ennen sopimuksen tekemistä kirjallisesti tai muulla sopivalla tavalla yleiset tiedot sovellettavista passi- ja viisumimääräyksistä, erityisesti näiden asiakirjojen hankkimiseksi tarvittavasta ajasta, sekä matkaa ja oleskelua koskevista terveystieteellisistä; Matkanjärjestäjän tai välittäjän on myös annettava kuluttajalle hyvissä ajoin ennen matkan alkamista kirjallisesti tai muulla sopivalla tavalla seuraavat tiedot: i)matkan aikana tehtävien pysähdysten ajat ja paikat, kuljetusyhteydet sekä yksityiskohtaiset tiedot matkustajalle varattusta paikasta (esim. hytistä tai makuupaikasta laivalla tai junassa); ii)matkanjärjestäjän tai välittäjän paikallisen edustajan nimi, osoite ja puhelinnumero tai, jos tällaista ei ole, vastaavat tiedot niistä paikallisista toimipaikoista, joihin kuluttaja voi vaikeuksien ilmaantuessa ottaa yhteyttä. Jos tällaisia edustajia tai toimipaikkoja ei ole, kuluttajalle on joka tapauksessa annettava hätätilanteita varten puhelinnumero tai muut tarpeelliset tiedot, joiden avulla hän voi saada yhteyden matkanjärjestäjään tai välittäjään; iii)alaikäisen matkustaessa ulkomailla tai oleskellessa siellä tiedot, joiden avulla lapseen tai hänestä matkakohteessa vastuussa olevaan henkilöön saadaan suoraan yhteys; Matkapaketista riippuen sopimuksessa on mainittava ainakin seuraavassa luetellut seikat, jos ne vaikuttavat asian-
--	--	---

	omaiseen matkapakettiin: a) matkakohde tai -kohteet sekä, jos matkapakettiin sisältyy oleskelua eri paikkakunnilla, oleskeluajat päivämäärineen; b) käytettävät kuljetusvälineet ja niiden luonne ja luokka sekä lähdön ja paluun päivämäärät, kellonaika ja paikka; c) jos matkapakettiin sisältyy majoitus, majoituspaikan sijainti, matkustajaluokka tai mukavuusaste ja tärkeimmät ominaisuudet, kuinka se täyttää sen isäntävaltion säännöt, joissa majoitus tapahtuu, sekä ateriasuunnitelma; d) jos matkapaketin järjestämiseksi vaaditaan vähimmäismäärä osanottajia, päivä, jona kuluttajalle on viimeistään ilmoitettava matkan peruuntumisesta; e) matkareitti; f) matkapaketin kokonaishintaan sopimuksen mukaan sisältyvät tutustumiskäynnit, retket ja muut palvelut; g) matkanjärjestäjän, välittäjän ja tarvittaessa vakuutuksenantajan nimi ja osoite; h) matkapaketin hinta, viittaus vaatimuksessa E.1.4.2 tarkoitettuihin hinnanmuutosmahdollisuuksiin, selvitys tietyistä palveluista perittävistä veroista ja maksuista (satamien ja lentokenttien laskeutumis- ja matkustajamaksut, matkailijaverot), jos ne eivät sisälly matkapakettiin; i) maksuaikataulu ja maksutapa; j) kuluttajan matkaa varatessaan matkanjärjestäjälle tai välittäjälle esittämät erityistoivomukset, jotka nämä molemmat ovat hyväksyneet; k) aika, jonka kuluessa kuluttajan on va-
--	---

		litettava sopimuksen täyttämättä jättämisestä tai virheestä sen täyttämisessä. Kaikki sopimusehdot on tehtävä kirjallisesti tai muussa ymmärrettävässä ja kuluttajan saatavissa olevassa muodossa, ja ne on annettava tiedoksi kuluttajalle ennen sopimuksen tekemistä; kuluttajalle on annettava jäljennös sopimusehdoista.
4(4)	E.1.4.2	Sopimuksen mukaisia hintoja ei saa muuttaa, ellei sopimuksessa ole nimenomaisesti pidätetty mahdollisuutta niiden korottamiseen tai laskemiseen ja mainittu täsmällisesti, miten hinnanmuutos lasketaan; tällainen muutos on perusteltu ainoastaan, jos kyse on muutoksista —kuljetuskustannuksissa, mukaan luetuna polttoainekustannukset, —tietyistä palveluista perittävissä veroissa tai maksuissa kuten satamien ja lentokenttien laskeutumis- ja matkustajamaksut, —asianomaiseen matkapakettiin sovellettavissa valuuttakursseissa, —hotellimajoituskustannuksissa. Sopimuksen mukaista hintaa ei saa nostaa sovittua lähtöpäivää edeltävän kiinteän ajanjakson aikana, joka määritetään sopimuspuolen asiaa koskevassa lainsäädännössä, jos kuluttaja on maksanut koko matkapaketin hinnan.
4(5)	E.1.4.3	Jos sopimuksen olennaisia ehtoja muutetaan ennen lähtöä, kuluttajalla on oikeus —joko purkaa sopimus ilman seuraamuksia —tai hyväksyä sopimukseen tehtävä lisäys, jossa eritellään muutokset ja niiden

		vaikutus hintaan.
4(6)	E.1.4.4	Jos matkapaketti peruutetaan ennen sovittua lähtöpäivää kuluttajasta riippumattomasta syystä, kuluttajalla on oikeus a) joko osallistua laadultaan vastaavalle tai paremmalle pakettimatkalta, jos matkanjärjestäjä tai välittäjä voi tarjota korvaavan matkapaketin. Jos tarjottu korvaava matkapaketti on laadultaan huonompi, matkanjärjestäjän on palautettava hinnanerotus kuluttajalle; b) tai saada niin pian kuin mahdollista takaisin kaikki sopimuksen perusteella maksamansa rahamäärät. Kuluttajalla on tällöin oikeus saada joko matkanjärjestäjältä tai välittäjältä, sen mukaan kuin siitä säädetään asianomaisen sopimuspuolen lainsäädännössä, aiheellinen korvaus sopimuksen täyttämättä jättämisestä, jollei: i) peruutus johdu siitä, ettei matkalle ole ilmoittautunut vaadittavaa vähimmäismäärää osanottajia, ja kuluttajalle ilmoitetaan peruutuksesta kirjallisesti matkapaketin sisällön kuvauksessa mainituksessa ajassa; tai ii) peruutus muissa kuin ylivoimaisissa tapauksissa johdu ylivoimaisesta esteestä eli sellaisista epätavallisista ja ennalta arvaamattomista seikoista, joihin se osapuoli, joka vetoaa niihin, ei voi vaikuttaa ja joiden seurauksia hän ei kaikkea huolellisuutta noudattamalla olisi voinut välttää.
4(7)	E.1.4.5	Jos merkittävä osa sovituista palveluista jää matkan alkamisen jälkeen suorittamatta tai jos matkanjärjestäjä havaitsee, ettei hän voi suorittaa merkittävää osaa sovituista palveluista, kuluttajalla on oi-

		keus: sopiviin vaihtoehtoihin järjestelyihin matkan jatkamiseksi sen aiheuttamatta kuluttajalle lisämaksuja ja tarvittaessa korvauksen saamiseen sovittujen ja saatujen palvelujen hinnanerosta. Jos tällaisia järjestelyjä ei voida tehdä tai jos kuluttaja ei perustelluista syistä hyväksy niitä, matkanjärjestäjän on tarvittaessa järjestettävä kuluttajalle ilman lisämaksuja kuljetus vastaavalla kuljetusvälineellä lähtöpaikkaan tai muulle sovitulle paikkakunnalle ja maksettava aiheellinen korvaus.
5(1)	E.1.5.1	Sopimuspuolten on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sopimuksen osapuolena oleva matkanjärjestäjä tai välittäjä vastaa suhteessa kuluttajaan sopimuksen mukaisten velvoitteiden asianmukaisesta täyttämisestä siitä riippumatta, kuuluuko niiden täyttäminen järjestäjälle, välittäjälle tai muulle palvelun suorittajalle, edellä sanotun kuitenkin rajoittamatta matkanjärjestäjän tai välittäjän oikeutta vaatia korvausta muilta palvelujen suorittajilta.
5(2)-5(4)	E.1.5.2	Kuluttajalla on oikeus saada korvaus sopimuksen puutteellisesta tai virheellisestä täyttämisestä aiheutuvasta vahingosta, paitsi jos tietyt direktiivissä 90/314/ETY luetellut ehdot täyttyvät. Matkanjärjestäjän tai välittäjän on viivytyksettä avustettava kuluttajaa, joka on vaikeuksissa, myös silloin, kun matkanjärjestäjä tai välittäjä ei ole vastuussa vahingoista, koska puutteet johtuvat kolmannesta osapuolesta, jolla ei ole yhteyttä sovittujen palvelujen suorittamiseen, ja puutteet ovat ennalta arvaamattomia eikä niitä voi välttää, tai koska

		puutteet johtuvat vaatimuksessa E.1.4.4 tarkoitetusta ylivoimaisesta esteestä taikka sellaisesta tapahtumasta, jota matkanjärjestäjä tai välittäjä tai palvelujen suorittaja ei ole asian mukaista huolellisuutta noudattamalla voinut ennakoida tai estää.
6	E.1.6.1	Kun on tehty valitus, matkanjärjestäjän ja/tai välittäjän on viivytyksettä ryhdyttävä toimenpiteisiin sopivan ratkaisun löytämiseksi.

E.3: Asetus (EY) N:o 261/2004 matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Vaatus
1	E.3.1.1	Vahvistetaan lentomatkustajien vähimmäisoikeudet, kun a) matkustajan pääsy lennolle evätään vastoin hänen tahtoaan; b) matkustajan lento peruutetaan; c) matkustajan lento viivästyy.
2	E.3.2.1	Tässä liitteessä yksilöityihin matkustajalle hänen lennolle pääsynsä epäämisen sekä lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaan korvaukseen ja apuun liittyviin normeihin ja vaatimuksiin sovelletaan asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklassa annettuja määritelmiä soveltuvin osin ja tarpeen mukaan.
3(2)-(3)	E.3.3.1	Lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja sovelletaan sillä edellytyksellä, että a) matkustajalla on vahvistettu varaus kyseiselle lennolle ja, jollei ole kyse asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklas-

		sa tarkoitetusta peruutustapauksesta, hän ilmoittautuu lähtöselvitykseen —niitä ehtoja noudattaen ja siinä määräjassa, jotka lentoliikenteen harjoittaja, matkanjärjestäjä tai valtuutettu matkatoimisto on etukäteen ilmoittanut, ja voidaan osoittaa, että matkustaja on vastaanottanut ilmoituksen, tai, jos määräaikaa ei ole ilmoitettu, —viimeistään sopimuspuolen asiaa koskevassa lainsäädännössä määriteltynä hetkenä ennen julkistettua lähtöaikaa; tai b) lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on siirtänyt matkustajan lennolta, jolle hänellä on varaus, toiselle lennolle, riippumatta siirron syystä. Lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja ei sovelleta matkustajiin, jotka matkustavat ilmaiseksi tai alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle. Sitä kuitenkin sovelletaan matkustajiin, joilla on lentoliikenteen harjoittajan tai matkanjärjestäjän kanta-asiakasohjelman tai muun kaupallisen ohjelman mukaisesti kirjoitettu lippu.
4(1)	E.3.4.1	Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi lennolle pääsyn epäämisen olevan todennäköistä, sen on ensimmäiseksi etsittävä vapaaehtoisia, jotka voivat luopua varauksistaan etuuksia vastaan sellaisilla ehdoilla, joista kyseinen matkustaja ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sopivat keskenään. Tässä vaatimuksessa mainittujen etuuksien lisäksi vapaaehtoisille on annettava asetuksen 261/2004 8 artiklan mukaista apua.
4(2)	E.3.4.2	Jos vapaaehtoisia ei ilmoittaudu riittävästi, jotta jäljellä olevat matkustajat,

		joilla on varaukset, voitaisiin päästää lennolle, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi evätä matkustajilta pääsyn lennolle vastoin näiden tahtoa.
4(3)	E.3.4.3	Jos matkustajalta evätään pääsy lennolle vastoin hänen tahtoaan, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on annettava hänelle siitä korvaus sekä autettava häntä (matkustajalle on annettava mahdollisuus valita lipusta maksetun hinnan palauttaminen ja tarvittaessa paluulento; tai matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempanä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla; aterioita ja virvokkeita; kaksi puhelua, faksia tai sähköpostiviestiä; tarvittaessa hotellimajoitus ja kuljetus lentoaseman ja majoituspaikan välillä) sopimuspuolen asiaa koskevan lainsäädännön mukaisesti.
5(1)	E.3.5.1	Jos lento peruutetaan: a) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua [i) mahdollisuus valita lipusta maksetun hinnan palauttaminen ja tarvittaessa paluulento; tai matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempanä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla; ja ii)

		uudelleenreitityksen tapauksessa aterioita ja virvokkeita ja kaksi puhelua, faksia tai sähköpostiviestiä sekä tarvittaessa hotellimajoitus ja kuljetus lentoaseman ja majoituspaikan välillä] ja b) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus, paitsi jos matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta hyvissä ajoin ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa (sopimuspuolen asiaa koskevassa lainsäädännössä määritelty kiinteä ajanjakso) tai matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta myöhemmin ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hän voisi lähteä ja saapua määräpaikkaan määrättyinä ajankohtina (lähellä aikataulun mukaista lähtö- ja saapumisaikaa), jotka määritellään sopimuspuolen asiaa koskevassa lainsäädännössä.
5(2)	E.3.5.2	Kun matkustajalle ilmoitetaan peruutuksesta, hänelle on selvitettävä mahdolliset vaihtoehtoiset kuljetusvaihtoehdot.
5(3)	E.3.5.3	Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.
5(4)	E.3.5.4	Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu lennon peruuttamisesta ja ajankohdasta, jona ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.
6	E.3.6.1	Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajastaan vähin-

		tään kaksi tuntia, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua (aterioita ja virvokkeita ja kaksi puhelua, faksia tai sähköpostiviestiä); kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, matkustajalla on mahdollisuus joko odottaa alkuperäistä lentoa tai valita lipusta maksetun hinnan palauttaminen ja tarvittaessa paluulento sekä hotellimajoitus, jos odotus edellyttää yhtä tai useampaa yöpymistä, sekä kuljetus lentoaseman ja majoituspaikan välillä.
7	E.3.7.1	Jos korvausta maksetaan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus: a) 1 250 Israelin sekeliä tai 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 2 000 kilometriä; b) 2 000 Israelin sekeliä tai 400 euroa lentojen osalta, joiden pituus on yli 2 000 kilometriä mutta alle 4 500 kilometriä; c) 3 000 Israelin sekeliä tai 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa. Lennon pituutta määriteltäessä on perusteena käytettävä viimeistä määräpaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu. Jos matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä siten, että hän pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vaihtoehtoisella lennolla, jonka saapumisaika verrattuna alun perin varatun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä määrättyä lyhyttä aikaa, joka määritellään sopimuspuolen asiaa koskevassa lainsäädännössä, lennosta vastaava

		lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa korvausta 50 prosentilla. Korvaus on maksettava käteisenä, sähköisenä pankkisiirtona, sekillä tai, matkustajan allekirjoitetulla suostumuksella, matkakuponkeina ja/tai muina palveluina.
8(3)	E.3.8.1	Jos kaupunkia tai aluetta palvelevat useat lentoasemat ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle lentoa toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä tältä toiselta lentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa.
10(1)	E.3.10.1	Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sijoittaa matkustajan tämän hankkimassa lentolipussa edellytettyä korkeampaan matkustusluokkaan, se ei voi vaatia tästä lisämaksua.
10(2)	E.3.10.2	Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sijoittaa matkustajan tämän hankkimassa lentolipussa edellytettyä alempaan matkustusluokkaan, sen on maksettava sopimuspuolen asiaa koskevan lainsäädännön mukainen korvaus.
11(1)	E.3.11.1	Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on ensisijaisesti kuljetettava liikuntarajoitteiset henkilöt, heidän kanssaan matkustavat henkilöt ja hyväksytyt palvelukoirat sekä ilman saattajaa matkustavat lapset.
11(2), 9(3)	E.3.11.2	Jos lennolle pääsy evätään, lento peruutetaan tai se viivästyy, on liikuntarajoit-

		teisilla henkilöillä, heidän kanssaan matkustavilla henkilöillä ja ilman saattajaa matkustavilla lapsilla oikeus saada mahdollisimman nopeasti huolenpitoa. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on apua tarjotessaan kiinnitettävä erityistä huomiota liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin ja mahdollisiin saattajiin sekä ilman saattajaa matkustavien lasten tarpeisiin.
12	E.3.12.1	Asetuksesta 261/2004 johtuvia vaatimuksia on sovellettava siten, ettei rajoiteta matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen. Asetuksen 261/2004 nojalla myönnetty korvaus voidaan vähentää tällaisesta korvauksesta. Edellä olevaa ei sovelleta matkustajiin, jotka ovat vapaaehtoisesti luopuneet varauksesta asetuksen 261/2004 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisen lainsäädännön asiaankuuluvien periaatteiden ja sääntöjen soveltamista.
13	E.3.13.1	Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut asetuksen 261/2004 mukaiset velvollisuutensa, asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Asetus 261/2004 ei lisäksi millään tavoin rajoita lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea korvausta matkanjärjestäjältä tai muulta henkilöltä, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus. Vastaavasti asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat matkanjärjestäjän tai kol-

		mannen osapuolen, muun kuin matkustajan, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus, oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta.
14(1)	E.3.14.1	Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että lähtöselvityksessä on esillä helposti luettava ilmoitus, jonka matkustajat voivat nähdä selvästi ja joka sisältää seuraavan (tai vastaavan sisältöisen) tekstin: ”Jos teiltä evätään pääsy lennolle, lentonne peruutetaan tai se viivästyy, pyytäkää lähtöselvitystiskiltä tai lähtöportilta tiedote, jossa ilmoitetaan oikeutenne erityisesti korvaukseen ja apuun”.
14(2)	E.3.14.2	Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn tai peruuttaa lennon, on annettava kullekin matkustajalle, jota epääminen tai peruuttaminen koskee, kirjallinen tiedote, joka sisältää asetuksen 261/2004 mukaiset korvausta ja apua koskevat säännöt. Lisäksi sen on annettava vastaava tiedote kaikille matkustajille, joita merkittävä viivästyminen koskee.
15	E.3.15.1	Tämän asetuksen mukaisia matkustajiin kohdistuvia velvollisuuksia ei voida rajoittaa eikä niistä voida luopua esimerkiksi kuljetussopimukseen sisältyvällä vapauttavalla tai rajoittavalla lausekkeella. Jos matkustajaan kuitenkin sovelletaan tällaista vapauttavaa tai rajoittavaa lauseketta, tai jos matkustajalle ei ole asianmukaisesti ilmoitettu hänen oikeuksistaan, ja hän sen takia on hyväksynyt korvauksen, joka on asetuksessa

		261/2004 säädettyä alhaisempi, matkustajalla on tästä huolimatta oikeus ryhtyä tarvittaviin toimiin lisäkorvauksen saamiseksi toimivaltaisessa tuomioistuimessa.
16	E.3.16.1	Sopimuspuolten on varmistettava näiden asetuksesta 261/2004 johtuvien lakisääteisten vaatimusten ja normien täytäntöönpano. Täytäntöönpanotoimenpiteiden, joihin voi sisältyä yksityisoikeuden alalla annettuihin tuomioistuimen tuomioihin perustuvia täytäntöönpanotoimenpiteitä, on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

E.4: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä

Artiklan numero	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatus)	Vaatus
1(1)	E.4.1.1	Vahvistetaan lentoliikenteessä matkustavien vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden suojelua ja avustamista koskevat säännöt, jotta näitä henkilöitä voidaan suojella syrjinnältä ja jotta voidaan varmistaa, että he saavat apua.
2	E.4.2.1	Tässä liitteessä yksilöityihin, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia lentoliikenteessä koskeviin normeihin ja vaatimuksiin sovelletaan asetuksen N:o 1107/2006 2 artiklassa annettuja määritelmiä soveltuvien osien ja tarpeen mukaan.
3	E.4.3.1	Lentoliikenteen harjoittaja tai tämän edustaja tai matkanjärjestäjä ei saa vammaisuuden tai liikuntarajoitteisuuden perusteella kieltäytyä hyväksymästä

		varausta lennolle tai ottamasta ilma-alukseen vammaista tai liikuntarajoitteista henkilöä edellyttäen, että tällä on voimassaoleva lippu ja varaus.
4(1)	E.4.4.1	Lentoliikenteen harjoittaja tai tämän edustaja tai matkanjärjestäjä voi kieltäytyä hyväksymästä varausta vammaisuuden tai liikuntarajoitteisuuden perusteella tai evätä vammaiselta tai liikuntarajoitteiselta henkilöltä pääsyn lennolle a) jos se on välttämätöntä sovellettavien kansainvälisten tai kansallisten säädösten tai kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle lentotoimintaluvan myöntäneen viranomaisen turvallisuusvaatimusten noudattamiseksi; b) jos ilma-aluksen tai sen ovien koko tekee vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön ilma-alukseen nousun ja kuljettamisen fyysisesti mahdottomaksi. Jos varausta on kieltäydytty hyväksymästä a tai b alakohdan mukaisten syiden perusteella, lentoliikenteen harjoittajan, tämän edustajan tai matkanjärjestäjän on toteutettava kohtuulliset toimenpiteet, jotta kyseiselle henkilölle voidaan tarjota hyväksyttävissä oleva vaihtoehto. Vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle, jolta on evätty pääsy ilma-alukseen vammaisuuden tai liikuntakyvyttömyyden perusteella, sekä hänen seurassaan olevalle henkilölle on tarjottava oikeus korvaukseen tai uudelleenreititykseen asetuksen 261/2004 8 artiklan mukaisesti. Paluulentoa tai uudelleenreititystä koskeva oikeus edellyttää kaikkien turvallisuusvaatimusten täyttämistä.
4(2)	E.4.4.2	Sovellettavien kansainvälisten tai kansallisten säädösten tai kyseiselle lento-

		liikenteen harjoittajalle lentotoimintalu- van myöntäneen viranomaisen turvalli- suusvaatimusten noudattamiseksi lento- liikenteen harjoittaja, tämän edustaja tai matkanjärjestäjä voi vaatia, että vam- maisesta tai liikuntarajoitteisen henkilön seurassa on oltava henkilö, joka kykenee antamaan kyseisen henkilön tarvitsemaa apua.
4(3)	E.4.4.3	Lentoliikenteen harjoittajan tai tämän edustajan on annettava vammaisille ja liikuntarajoitteisille matkustajille tie- doksi turvallisuussäännöt, joita se sovel- taa vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamiseen, sekä tiedot kaikista tällaisten henkilöiden tai liik- kumisvälineiden kuljettamista koskevis- ta rajoituksista, jotka johtuvat ilma- aluksen koosta. Matkanjärjestäjän on asetettava saatavil- le järjestämiinsä, myymiinsä tai myytä- väksi tarjoamiinsa matkapaketteihin, pakettilomiin ja pakettikiertomatkoihin sisältyviin lentoihin liittyvät turvalli- suussäännöt ja rajoitukset.
4(4)	E.4.4.4	Kun lentoliikenteen harjoittaja tai tämän edustaja tai matkanjärjestäjä soveltaa vaatimuksessa E.4.4.1 tai E.4.4.2 tarkoi- tettuja poikkeuksia, sen on ilmoitettava heti kyseiselle vammaiselle tai liikunta- rajoitteiselle henkilölle poikkeusjärjeste- lyn syyt. Lentoliikenteen harjoittajan tai tämän edustajan tai matkanjärjestäjän on pyynnöstä ilmoitettava nämä syyt vam- maiselle tai liikuntarajoitteiselle henki- lölle kirjallisesti määrätyn ajanjakson kuluessa pyynnön esittämisestä; kysei- sen ajanjakson on oltava mahdollisim- man lyhyt, ja se määritellään sopimus- puolen asiaa koskevassa lainsäädännös-

		sä ottaen huomioon liikuntarajoitteisten henkilöiden edut.
5(1)-5(2)	E.4.5.1	Lentoaseman pitäjän on paikalliset olosuhteet huomioon ottaen määrättävä lentoaseman alueella tai lentoaseman pitäjän välittömässä valvonnassa olevassa pisteessä sekä terminaalirakennuksessa että sen ulkopuolella olevat saapumis- ja poistumispisteet, joissa vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt voivat helposti ilmoittaa saapumisestaan lentoasemalle ja pyytää apua. Saapumis- ja poistumispisteet on merkittävä selvästi ja niissä on oltava saatavissa olevassa muodossa perustiedot lentoasemasta.
6(1)	E.4.6.1	Lentoliikenteen harjoittajien, näiden edustajien tai matkanjärjestäjien on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet, jotta voidaan ottaa vastaan ilmoituksia vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden avuntarpeesta kaikissa myyntipisteissä, jotka sijaitsevat sopimuspuolten alueilla, puhelin- ja internetmyynti mukaan luettuina.
6(2)-6(3)	E.4.6.2	Kun lentoliikenteen harjoittaja tai tämän edustaja tai matkanjärjestäjä saa ennakkoilmoituksen avuntarpeesta, sen on välitettävä kyseinen ilmoitus ennen lennon ilmoitettua lähtöaikaa a) lähtö-, saapumis- ja kauttakulkulentoasemien pitäjille ja b) lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle, jos varausta ei ole tehty kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle, paitsi jos lentoliikenteen harjoittajan nimi ei ole tiedossa ilmoituksen teko- hetkellä, jossa tapauksessa tieto on välitettävä niin pian kuin mahdollista. ”Ennakkoilmoitusta” koskevat yksityiskohdalliset määritelmät ja eritelmät vahvistetaan sopimuspuolten asiaa koskevissa

		säännöissä ja menettelyissä.
6(4) + Liite I		Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on mahdollisimman pian lennon lähdön jälkeen ilmoitettava määrä-lentoaseman pitäjälle, jos tämä sijaitsee sopimuspuolen alueella, lennolla mukana olevien asetuksen 1107/2006 liitteessä I määriteltä apua tarvitsevien vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden lukumäärä ja tarvittavan avun luonne.
7(1)	E.4.7.1	Kun vammaisen tai liikuntarajoitteinen henkilö saapuu lentoasemalle lentomatkaa varten, lentoaseman pitäjän vastuulla on varmistaa asetuksen 1107/2006 liitteessä I määritellyn avun antaminen siten, että kyseinen henkilö pääsee lennolle, jolle hänellä on varaus, edellyttäen, että henkilön erityisestä avuntarpeesta on ilmoitettu ennakolta lentoliikenteen harjoittajalle tai tämän edustajalle taikka matkanjärjestäjälle. Tämä ilmoitus kattaa myös paluulennon, jos menojen ja paluulennosta on sovittu saman lentoliikenteen harjoittajan kanssa. ”Ennakoilmoitusta” koskevat yksityiskohtaiset määritelmät ja eritelmät vahvistetaan sopimuspuolten asiaa koskevissa säännöissä ja menettelyissä.
7(2)	E.4.7.2	Jos on tarve käyttää hyväksyttyä avustuskoiraa, se otetaan mukaan lennolle, jos asiasta on ilmoitettu lentoliikenteen harjoittajalle tai tämän edustajalle taikka matkanjärjestäjälle, ilma-aluksissa kuljetettavista avustuskoirista mahdollisesti annettuja kansallisia säännöksiä noudattaen.
7(3)	E.4.7.3	Jos asiaa koskevien kansallisten sääntöjen mukaista ilmoitusta ei ole tehty, len-

		toaseman pitäjän on toteutettava kaikki kohtuulliset toimenpiteet antaakseen apua siten, että kyseinen henkilö pääsee lennolle, jolle hänellä on varaus.
7(4)	E.4.7.4	Vaatimuksessa E.4.7.1 annettuja säännöksiä sovelletaan sillä edellytyksellä, että a) henkilö ilmoittautuu ajoissa lähtöselvitykseen; b) henkilö saapuu ajoissa vaatimuksen E.4.5.1 mukaisesti määrättyyn pisteeseen lentoasema-alueella. Käsitettä ”ajoissa” koskevat yksityiskohtaiset määritelmät ja eritelvät vahvistetaan sopimuspuolten asiaa koskevissa säännöissä ja menettelyissä.
7(5)	E.4.7.5	Kun vammainen tai liikuntarajoitteinen henkilö kulkee sopimuspuolen alueella olevan lentoaseman kautta tai lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä siirtää hänet jollekin toiselle lennolle siitä lennolta, jolle hänellä on varaus, lentoaseman pitäjän vastuulla on varmistaa asetuksen 1107/2006 liitteessä I määritellyn avun antaminen siten, että kyseinen henkilö pääsee lennolle, jolle hänellä on varaus.
7(6)-7(7)	E.4.7.6	Kun vammainen tai liikuntarajoitteinen henkilö saapuu lentäen sopimuspuolen alueella olevalle lentoasemalle, lentoaseman pitäjä on vastuussa asetuksen 1107/2006 liitteessä I määritellyn avun antamisesta siten, että kyseinen henkilö pääsee vaatimuksessa E.4.5.1 tarkoitettuun poistumispisteeseensä lentoasemalta. Annettava apu on mahdollisuuksien mukaan sovitettava kunkin matkustajan erityisiin tarpeisiin.
8	E.4.8.1	Lentoaseman pitäjä on vastuussa asetuksen 1107/2006 liitteessä I määritellyn avun tarjoamisesta vammaisille tai lii-

		kuntarajoitteisille henkilöille ilman lisäkustannuksia. Lentoaseman pitäjä voi antaa apua itse. Vaihtoehtoisesti lentoaseman pitäjä voi vastuunsa kantaen ja aina vaatimuksessa E.4.9.1 tarkoitettuja laatuvaatimuksia noudattaen tehdä yhden tai useamman osapuolen kanssa sopimuksen avun tarjoamisesta. Lentoaseman pitäjä voi yhteisymmärryksessä lentoaseman käyttäjien kanssa lentoaseman käyttäjien komitean kautta, jos sellainen on olemassa, tehdä tällaisen sopimuksen tai useampia sopimuksia omasta aloitteestaan tai muun muassa lentoliikenteen harjoittajan pyynnöstä ja ottaen huomioon kyseisen lentoaseman olemassa olevat palvelut. Jos lentoaseman pitäjä epää tällaisen pyynnön, sen on perusteltava epääminen kirjallisesti.
9	E.4.9.1	Lukuun ottamatta lentoasemia, joiden vuotuinen liikennemäärä on vähemmän kuin 150 000 kaupallisen liikenteen matkustajaa, lentoaseman pitäjän on vahvistettava laatuvaatimukset asetuksen 1107/2006 liitteessä I määritellylle avulle ja määritettävä niiden noudattamiseksi tarvittavat voimavarat yhteisymmärryksessä lentoaseman käyttäjien (lentoaseman käyttäjien komitean kautta, jos sellainen on olemassa) sekä vammaisia ja liikuntarajoitteisia matkustajia edustavien järjestöjen kanssa. Näitä vaatimuksia asetettaessa on otettava täysimääräisesti huomioon kansainvälisesti tunnustetut toimintatavat ja käytäntönsäännöt, jotka koskevat vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamisen helpottamista, erityisesti liikuntarajoitteisten henkilöiden

		maahuolintaa koskevat Euroopan siviili-ilmailukonferenssin käytäntesäännöt. Lentoaseman pitäjän on julkaistava laatuvaatimuksensa. Lentoliikenteen harjoittaja ja lentoaseman pitäjä voivat sopia, että lentoaseman pitäjä tarjoaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentoasemalle ja lentoasemalta kuljettamille matkustajille korkeampilaatuista apua kuin edellä mainituissa vaatimuksissa määritellään tai ylimääräisiä palveluja asetuksen 1107/2006 liitteessä I mainittujen palvelujen lisäksi.
10 + Liite II	E.4.10.1	Lentoliikenteen harjoittajan on annettava asetuksen 1107/2006 liitteessä II määriteltyä apua ilman lisäkustannuksia vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle, joka lähtee asetuksen 1107/2006 soveltamisalaan kuulavalta lentoasemalta tai saapuu sellaiselle taikka kulkee sellaisen kautta, edellyttäen, että kyseinen henkilö täyttää vaatimuksissa E.4.7.1, E.4.7.2 ja E.4.7.4 asetetut ehdot.
11	E.4.11.1	Lentoliikenteen harjoittajien ja lentoaseman pitäjien on a) varmistettava, että henkilöstö (sekä niiden oma henkilöstö että sellaisen yrityksen henkilöstö, jonka kanssa niillä on sopimus), joka antaa suoraa apua vammaisille ja liikuntarajoitteisille matkustajille, tietää, miten kohdata usealla eri tavalla vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden yksilölliset tarpeet; b) tarjottava kaikelle henkilöstölleen, joka on suoraan tekemisissä matkustajien kanssa, vammaisten yhdenvertaisuutta koskevaa ja vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävää koulutusta; c) varmistettava, että kaikki

		uudet työntekijät osallistuvat työhönoton yhteydessä vammaisuuteen liittyvään koulutukseen ja että henkilöstölle järjestetään tarvittaessa täydennyskoulutustilaisuuksia.
12	E.4.12.1	Jos pyörätuoli tai jokin muu liikkumistai apuväline katoaa tai vahingoittuu lentoasemalla tapahtuvan käsittelyn tai lentokuljetuksen aikana, välineen omistavalle matkustajalle on maksettava korvaus kansainvälisten ja kansallisten säännösten mukaisesti.
13	E.4.13.1	Asetuksen 1107/2006 mukaisia vammaisiin ja liikuntarajoitteisiin henkilöihin kohdistuvia velvollisuuksia ei voida rajoittaa eikä niistä voida luopua.
14	E.4.14.1	Kunkin sopimuspuolen on nimettävä elin tai elimiä vastaamaan asetuksen 1107/2006 täytäntöönpanon valvonnasta sopimuspuolen alueella sijaitsevilta lentoasemilta lähtevien ja niille saapuvien lentojen osalta. Tämän elimen tai näiden elimien on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia kunnioitetaan, vaatimuksessa E.4.9.1 tarkoitettujen laatuvaatimusten noudattaminen mukaan luettuna. Sopimuspuolten on ilmoitettava toisilleen nimetty elin tai nimetyt elimet.
15	E.4.15.1	Jos vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilö katsoo, että asetusta 1107/2006 on rikottu, hän voi ilmoittaa asiasta tapauksen mukaan joko lentoaseman pitäjälle tai lentoliikenteen harjoittajalle, josta asia koskee. Jollei vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilö pidä reagointia tyydyttävänä, mille tahansa vaatimuksen E.4.14.1 mukaisesti nimetylle elimelle

		tai nimetyille elimille voidaan tehdä valituksia asetuksen väitetystä rikkomisesta Sopimuspuolten on toteutettava toimenpiteitä tiedottaakseen vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille heille asetuksen 1107/2006 nojalla kuuluvista oikeuksista ja mahdollisuudesta tehdä valituksia nimetyille elimelle tai nimetyille elimille.
16	E.4.16.1	Sopimuspuolten on annettava sääntöjä asetuksen 1107/2006 rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että säännöt pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Sopimuspuolen on toisen sopimuspuolen pyynnöstä ilmoitettava seuraamuksia koskevat säännökset kyseiselle toiselle sopimuspuolelle.

OSA F:

F.1: Neuvoston direktiivi 2000/79/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiestyöyhtistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta

Lausekkeen numero (liitteessä)	Vaatimuksen numero (Osa/säädös/artikla/vaatimus)	Vaatimus
1	F.1.1.1	Tässä liitteessä yksilöityjä normeja ja vaatimuksia sovelletaan siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työaikaan.

2	F.1.2.1	Tässä liitteessä yksilöityihin siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työaikaan liittyviin normeihin ja vaatimuksiin sovelletaan neuvoston direktiivin 2000/79/ETY liitteessä olevassa 2 lausekkeessa annettuja määritelmiä soveltuvien osin ja tarpeen mukaan.
3(1)	F.1.3.1	Siviili-ilmailun ohjaamomiehistön jäsenillä on oikeus vähintään neljän viikon pituiseen palkalliseen vuosilomaan tällaisen loman saannin edellytyksiä ja myöntämistä koskevan kansallisen lainsäädännön ja/tai käytännön mukaisesti. Siviili-ilmailun matkustamomiehistön jäsenillä on oikeus palkalliseen vuosilomaan sopimuspuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.
4(1a)	F.1.4.1	Siviili-ilmailun liikkuvilla työntekijöillä on oikeus ilmaiseen terveystarkastukseen ennen tehtäviensä aloittamista ja tämän jälkeen säännöllisin väliajoin.
4(1b)	F.1.4.2	Jos siviili-ilmailun liikkuvalla työntekijällä on terveysongelmia, joiden tunnustetaan liittyvän hänen teemmäänsä yötyöhön, työntekijä siirretään aina mahdollisuuksien mukaan hänelle soveltuvaan päivätyöhön liikkuvassa tai kiinteässä asemapaikassa.
4(2)	F.1.4.3	Maksuton terveystarkastus on toteutettava terveystietojen salassapitovelvollisuutta noudattaen.
4(3)	F.1.4.4	Maksuton terveystarkastus voidaan tehdä kansallisen terveydenhoitojärjestelmän piirissä.

5(1)	F.1.5.1	Siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta on suojeltava heidän työnsä luonteen mukaisesti.
5(2)	F.1.5.2	Siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöillä on aina oltava käytettävissään terveyden ja turvallisuuden kannalta asianmukaiset suojele- ja ennaltaehkäisy- ja -keinot.
6	F.1.6.1	On toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että työnantaja, joka suunnittelee jaksottavansa työn tietyllä tavalla, ottaa huomioon yleisen periaatteen, joka koskee työn sovittamista työntekijän mukaan.
7	F.1.7.1	Siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työn erityisestä jaksottamisesta on toimitettava tietoja niitä pyytävälle toimivaltaisille viranomaisille.
8(1)	F.1.8.1	Työaikaa on tarkasteltava siten, ettei sillä rajoiteta lento- ja työskentelyajan rajoituksista sekä lepoaikaa koskevista vaatimuksista myöhemmin annettavan sopimuspuolten lainsäädännön soveltamista, sekä yhteydessä asiaa koskevaan kansalliseen lainsäädäntöön, joka on otettava huomioon kaikissa tähän liittyvissä asioissa.
8(2)	F.1.8.2	Kokonaislentoaika saa olla enintään 900 tuntia. 'Kokonaislentoajalla' tarkoitetaan tässä ajanjaksoa, jonka aikana liikkuva työntekijä on asemassaan ohjaamossa (ohjaamomiehистön osalta) tai matkustamossa (matkustamomiehистön osalta) ja joka alkaa, kun ilma-alus lähtee pysäköintipaikasta.

		kaltaan liikkeelle lentoonlähtöä varten, ja päättyy, kun ilma-alus pysähtyy sille varatulle pysäköintipaikalle ja kaikki sen moottorit on sammutettu. Ohjaamomiehistön osalta 15 prosentin ja matkustamomiehistön osalta 20 prosentin poikkeamaa tässä vaatimuksessa mainitusta määrästä on pidettävä vastaavana vaatimuksena.
8(3)	F.1.8.3	Vuotuinen enimmäistyöaika on jaettava mahdollisimman tasaisesti koko vuodelle.
9	F.1.9.1	Siviili-ilmailun liikkuville työntekijöille annetaan etukäteen ilmoitettuja päiviä, jolloin he ovat vapaita työstä ja varallaolosta, seuraavasti: a) kunakin kalenterikuukautena vähintään 7 päivää, joiksi saadaan lukea laissa säädetty lepoaika; ja b) kunakin kalenterivuonna vähintään 96 päivää, joiksi saadaan lukea laissa säädetty lepoaika. 20 prosentin poikkeamaa tässä vaatimuksessa mainitusta määrästä on pidettävä vastaavana vaatimuksena.

ANNEX I

AGREED SERVICES AND SPECIFIED ROUTES

1. This Annex is subject to the transitional provisions contained in Annex II of this Agreement.

2. Each Contracting Party grants to the air carriers of the other Contracting Party the rights to provide air transport services on the routes specified hereunder:

(a) For air carriers of the European Union:

Points in the European Union – one or more intermediate points in Euromed ⁽¹⁾ countries, ECAA countries ⁽²⁾ or countries listed in Annex III – one or more points in Israel;

(b) For air carriers of Israel:

Points in Israel – one or more intermediate points in Euromed countries, ECAA countries or countries listed in Annex III – one or more points in the European Union.

3. The services operated, according to paragraph 2 of this Annex, shall originate or terminate in the territory of Israel, for Israeli air carriers, and in the territory of the European Union, for European Union air carriers.

4. The air carriers of each Contracting Party may on any or all flights and at their option:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate points as specified in paragraph 2 of this Annex and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

(f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Contracting Party, without prejudice to Article 2 (2) (Traffic Rights) of this Agreement;

(g) carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; and

(h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.

5. Each Contracting Party shall allow each air carrier to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the market-place. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume

of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Contracting Party, except for customs, technical, operational, environmental or health protection reasons or in application of Article 7 of this Agreement.

6. The air carriers of each Contracting Party may serve, including within the framework of code share arrangements, any points located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise fifth freedom rights.

7. Notwithstanding any other provisions of this Annex, this Agreement does not grant any rights allowing the operation of international air transport to / from/ through the territory of a third country that does not have diplomatic relations with all the Contracting Parties.

⁽¹⁾ "EUROMED" countries are Morocco, Algeria, Tunisia, Libya, Egypt, Lebanon, Jordan, Israel, the Palestinian Territory, Syria and Turkey.

⁽²⁾ "ECAA countries" are the countries which are parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area: Member States of the European Union, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and Kosovo under UN Security Council Resolution 1244.

ANNEX II

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. Notwithstanding paragraphs 2 and 3 of this Annex, all rights, including traffic rights, and more beneficial treatments already granted by bilateral agreements or arrangements between Israel and Member States of the European Union existing as of the date of signature of this Agreement shall continue to be exercised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement. As far as air carriers are concerned, such rights and arrangements can continue to be exercised by:

- (a) Air Carriers of the European Union, provided that there is no discrimination in the execution of these existing rights or other arrangements between air carriers of the European Union on the basis of nationality.
- (b) Air Carriers of the State of Israel.

2. For passenger, cargo and/or mail services, separately or in combination, air carriers of Israel and of the Member States of the European Union shall be entitled to exercise 3rd and 4th freedom rights on the specified routes subject to the following transitional provisions:

(a) From the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only:

- i. For each route, except for those specified in Annex V, authorised air carriers shall be entitled to operate the number of weekly frequencies available under the respective bilateral agreements or arrangements applicable or seven (7) weekly frequencies, whichever is the highest; and
- ii. For the routes specified in Annex V, authorised air carriers shall be entitled to operate the number of weekly frequencies as specified in Annex V.

From the date of signature of this Agreement, there will be no limitations regarding the number of authorised air carriers per route for each of the Contracting Parties.

(b) From the first day of the first summer IATA season following the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only, authorised air carriers shall be entitled to operate:

- i. For the routes specified in Part A of Annex V to this Agreement, three (3) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies specified in Part A of Annex V; and
- ii. For any other route, including for the routes specified in part B of Annex V, seven (7) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph a) i. and a) ii above.

(c) From the first day of the second summer IATA season following the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only, authorised air carriers shall be entitled to operate:

- i. For the routes specified in Part A of Annex V to this Agreement, three (3) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph b) i. above; and
 - ii. For any other route, including for the routes specified in part B of Annex V, seven (7) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph b) ii. above
- (d) Subject to paragraph 4 below, from the first day of the third summer IATA season following the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only, authorised air carriers shall be entitled to operate:
- i. For the routes specified in Part A of Annex V to this Agreement, four (4) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph c) i. above; and
 - ii. For any other route, including for the routes specified in part B of Annex V, seven (7) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph c) ii. above.
- (d) From the first day of the fourth summer IATA season following the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only, authorised air carriers shall be entitled to operate:
- i. For the routes specified in Part A of Annex V to this Agreement, four (4) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph d) i. above; and
 - ii. For any other route, including for the routes specified in part B of Annex V, seven (7) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph d) ii. above.
- (e) From the first day of the fifth summer IATA season following the date of signature of this Agreement, the provisions of Annex I shall apply and the air carriers of the Contracting Parties shall be entitled to operate freely 3rd and 4th freedom rights on the specified routes without any limitation regarding the capacity, the weekly frequencies or the regularity of the service.
3. With regard to the non-scheduled air services:
- (a) From the date of signature of this Agreement, operations of non-scheduled air services shall continue to remain subject to approval from the relevant authorities of the Contracting Parties, which will favourably consider such request, and
 - (b) From the date specified in paragraph 2.f) above, the provisions of Annex I shall apply and the air carriers of the Contracting Parties shall be entitled to operate freely 3rd and 4th freedom rights on the specified routes without any limitation regarding the capacity, the weekly frequencies, the number of authorised air carriers or the regularity of the service.
4. Prior to the date specified in paragraph 2.d) of this Annex, the Joint Committee shall meet to review the implementation of this Agreement and to assess the commercial impact of the

first two stages of the transitional period described in this Annex. On the basis of such an assessment, and without prejudice to its competence in accordance with Article 22 of this Agreement, the Joint Committee may decide by consensus:

- (a) to delay, for a mutually agreed period of time, which shall not exceed two years, the implementation of paragraphs 2.d), 2.e) and 2.f) on certain routes, in case the above mentioned assessment determines either the circumvention of restrictions imposed on scheduled air services through the operations of non-scheduled air services or the existence of a substantial imbalance of the volume of traffic carried by the air carriers of the Contracting Parties that could endanger the preservation of the air services; or
- (b) to increase the number of additional frequencies specified in paragraphs 2.d) i. And 2.e) i.

If the Joint Committee is not able to reach an agreement, a Contracting Party may take appropriate safeguard measures under Article 24 of this Agreement.

5. The implementation and application by Israel of the regulatory requirements and standards which are delivered in European Union legislation relating to air transport mentioned in Annex IV shall be validated by a decision of the Joint Committee on the basis of an evaluation by the European Union. Such an evaluation shall be conducted at the earliest of: (i) the date on which Israel notifies the Joint Committee of its fulfilment of the harmonisation process based on Annex IV of this Agreement, or (ii) three years after the entry into force of this Agreement.

6. Notwithstanding the provisions of Annex I, and without prejudice to Article 26(1) of this Agreement and paragraph 1 of this Annex, until the moment of the adoption of the decision referred to in paragraph 5 of this Annex, the air carriers of the Contracting Parties shall not have the right to exercise fifth freedom rights, including between points within the territory of the European Union, when operating the agreed services on the specified routes.

ANNEX III

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 3, 4 AND 8 OF THE AGREEMENT AND IN ANNEX I

1. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area)
 2. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area)
 3. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area)
 4. The Swiss Confederation (under the Air Transport Agreement between the European Community and the Swiss Confederation)
-

ANNEX IV

RULES RELATING TO CIVIL AVIATION

The equivalent regulatory requirements and standards of European Union legislation referred to in this Agreement shall be delivered on the basis of the following acts. Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out hereafter. The equivalent regulatory requirements and standards shall be applicable in accordance with Annex VI unless otherwise specified in this Annex or in Annex II on Transitional Provisions.

A. AVIATION SAFETY

A.1 List of air carriers subject to an operating ban

Israel shall, at the earliest possible, take measures corresponding to those taken by the EU Member States on the basis of the list of air carriers which are subject to an operating ban due to safety reasons.

The measures will be taken according to the relevant rules regarding the establishment and publication of a list of air carriers which are subject to an operating ban and the information requirements to air passengers of the identity of the air carrier operating the flights on which they travel, established in the following EU legislation:

No 2111/2005

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC

Relevant provisions: Articles 1 to 13, Annex

No 473/2006

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council

Relevant provisions: Articles 1 to 6, Annexes A to C

No 474/2006

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council

as regularly amended by Commission Regulations

Relevant provisions: Articles 1 to 3, Annexes A to B

In case a measure raises serious concerns for Israel, Israel may suspend its application and shall, without undue delay, refer the matter to the Joint Committee pursuant to Article 22(11)(f) of this Agreement.

A.2 Accident/incident investigation and occurrence reporting

A.2.1: No 996/2010

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

Relevant provisions: Articles 1-5, 8-18(2), 20-21, 23, Annex

A.2.2: No 2003/42

Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Relevant provisions: Articles 1-6, 8-9

B. AIR TRAFFIC MANAGEMENT

BASIC REGULATIONS

Section A:

B.1: No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)

Relevant provisions: Articles 1 (1)-1(3), 2, 4(1)- 4(4), 9-10, 11(1)-(2), 11(3)(b), 11(3)(d), 11(4)-(6), 13

B.2: No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Relevant provisions: Articles 2(1) to 2(2), 2(4) to 2(6), 4, 7(1)-(2), 7(4)-(5), 7(7), 8(1), 8(3)-(4), 9, 10-11, 12(1)-(4), 18(1)-(2), Annex II

B.3: No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Relevant provisions: Articles 1, 3a, 4, 6(1)-(5), 6(7), 7(1), 7(3), 8

B.4: No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)

Relevant provisions: Articles 1 to 3, 4 (2), 5 to 6a, 7(1), 8, Annexes I to V

Regulations No 549/2004 to 552/2004 amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system

B.5: Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

as amended by Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Relevant provisions: Articles 3, 8b(1)-(3), 8b(5)-(6), 8c(1)-(10), Annex Vb

Section B:

B.2: No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Relevant provisions: Articles 2(3), 7(6), 7(8), 8(2), 8(5), 9a(1) to 9a(5), 13

B.3: No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Relevant provisions: Article 3, 6(6)

Regulations No 549/2004 to 552/2004 amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system

B.5: Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

as amended by Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Relevant provisions: Articles 8b(4), 8c(10), Annex Vb(4)

IMPLEMENTING RULES

The following acts will be applicable and relevant unless otherwise specified in Annex VI with respect to the equivalent regulatory requirements and standards relating to the "Basic Regulations":

Framework (Regulation (EC) No 549/2004)

—Commission Regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation service
Service provision (Regulation (EC) No 550/2004)

—Commission Regulation (EC) No 482/2008 of 30 May 2008 establishing a software safety assurance system to be implemented by air navigation service providers and amending Annex II to Regulation (EC) No 2096/2005

Airspace (Regulation (EC) No 551/2004)

—Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management

—Commission Regulation (EC) No 730/2006 of 11 May 2006 on airspace classification and access of flights operated under visual flight rules above flight level 195

—Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

Interoperability (Regulation (EC) No 552/2004)

—Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010

—Commission Regulation (EU) No 929/2010 of 18 October 2010 amending Regulation (EC) No 1033/2006 as regards the ICAO provisions referred to in Article 3(1)

—Commission Regulation (EU) No 73/2010 of 26 January 2010 laying down requirements on the quality of aeronautical data and aeronautical information for the single European sky

—Commission Regulation (EC) No 262/2009 of 30 March 2009 laying down requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes for the single European sky

—Commission Regulation (EC) No 633/2007 of 7 June 2007 laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

—Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky

—Commission Regulation (EC) No 1032/2006 of 6 July 2006 laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

ATM/ANS requirements stemming from Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009

—Commission Regulation (EC) No 805/2011 of 10 August 2011 laying down detailed rules for air traffic controllers' licences and certain certificates pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

—Commission Implementing Regulation (EU) No 1034/2011 of 17 October 2011 on safety oversight in air traffic management and air navigation services and amending Regulation (EU) No 691/2010

—Commission Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 of 17 October 2011 laying down common requirements for the provision of air navigation services and amending Regulations (EC) No 482/2008 and (EU) No 691/2010

C. ENVIRONMENT

C.1: No 2002/30

Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports as amended or adapted by the 2003 Act of Accession and the 2005 Act of Accession

Relevant provisions: Articles 3 to 5, 7, 9-10, 11(2), 12, Annex II(1)-(3)

C.2: No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988)

Relevant provisions: Articles 1 to 3, 5

D. AIR CARRIER LIABILITY

D.1: No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents

as amended by:

-Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97

Relevant provisions: Articles 2(1)(a), 2(1)(c)-(g), 3 to 6

E. CONSUMER RIGHTS AND PROTECTION OF PERSONAL DATA

E.1: No 90/314

Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours

Relevant provisions: Articles 1-4(2), 4(4)-(7), 5-6.

E.2: No 95/46

Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

Relevant provisions: Articles 1 to 34

E.3: No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

Relevant provisions: Articles 1 to 16

E.4: No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Relevant provisions: Articles 1(1), 2 to 16, Annexes I to II

F. SOCIAL ASPECTS

F.1: No 2000/79

Council Directive 2000/79/EEC of 27 November 2000 concerning the European agreement on the organisation of working time of mobile workers in civil aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Relevant provisions: Clause 1(1) and Clauses 2 to 9 of the Annex

ANNEX V

Part A: Agreed Base Frequencies in certain routes which equals to or are higher than 14

Type of Service	Routes		Base capacity (weekly frequencies)
Passenger	Vienna	Tel-Aviv (TLV)	For the first carrier: 14 For the second and ss. carriers: 3
Passenger	Paris (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	For the first carrier: unlimited; For the second and ss. carriers: 7
Passenger	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Passenger	Athens	Tel-Aviv (TLV)	14
Passenger	Rome	Tel-Aviv (TLV)	25
Passenger	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Pax/All Cargo	London (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	For the first two carriers: unlimited

Part B: Agreed Base Frequencies in certain routes which are higher than 7 but below 14

Type of Service	Routes		Base capacity (weekly frequencies)
Passenger	Milan	Tel-Aviv (TLV)	13
Passenger	Berlin	Tel-Aviv (TLV)	11
Passenger	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Passenger	Munich	Tel-Aviv (TLV)	10

ANNEX VI

REGULATORY REQUIREMENTS AND STANDARDS THAT SHALL BE MET WHEN APPLYING THE EU LEGISLATION LISTED IN ANNEX IV OF THE EU-ISRAEL EURO-MEDITERRANEAN AVIATION AGREEMENT

Disclaimer: Nothing in this Annex shall prejudice the application of EU law within the EU.

PART A.2: Accident/incident investigation and occurrence reporting

A.2.1: Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	A2.1.1.1	Regulation No 996/2010 aims to improve aviation safety by ensuring a high level of efficiency, expediency, and quality of civil aviation safety investigations, the sole objective of which is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability. It also provides for rules concerning the timely availability of information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident. It also aims to improve the assistance to the victims of air accidents and their relatives.
2	A2.1.2.1	The Definitions in Article 2 of Regulation No 996/2010 shall apply to the standards and requirements relating to the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation specified in this Annex, as applicable and appropriate.
3	A2.1.3.1	The standards and regulatory requirements specified in this Annex shall apply to safety investigations into accidents and serious incidents, which are conducted by the Contracting Parties, according to international standards and recommended

		practices.
4(1)	A2.1.4.1	The Contracting Parties shall ensure that safety investigations are conducted or supervised, without external interference, by a permanent national civil aviation safety investigation authority (safety investigation authority) capable of independently conducting a full safety investigation, either on its own or through agreements with other safety investigation authorities
4(2)	A2.1.4.2	The safety investigation authority shall be functionally independent in particular of aviation authorities responsible for airworthiness, certification, flight operation, maintenance, licensing, air traffic control or aerodrome operation and, in general, of any other party or entity the interests or missions of which could conflict with the task entrusted to the safety investigation authority or influence its objectivity.
4(3)	A2.1.4.3	The safety investigation authority shall, in the conduct of the safety investigation, neither seek nor take instructions from anybody and shall have unrestricted authority over the conduct of the safety investigations.
4(4)	A2.1.4.4	The activities entrusted to the safety investigation authority may be extended to the gathering and analysis of aviation safety related information, in particular for accident prevention purposes, in so far as these activities do not affect its independence and entail no responsibility in regulatory, administrative or standards matters.
4(5)	A2.1.4.5	In order to inform the public of the general aviation safety level, a safety review shall be published annually at national level. In this analysis, the sources of confidential information shall not be revealed.
4(6)	A2.1.4.6	The safety investigation authority shall be given by the respective Contracting Party the means required to carry out its responsibilities inde-

		pendently and shall be able to obtain sufficient resources to do so.
5(1)-(3)	A2.1.5.1	The Contracting Party must investigate every accident or serious incident, which Annex 13 to the Convention state that it's mandatory to investigate it.
5(4)	A2.1.5.4	Safety investigation authorities may decide to investigate incidents other than those referred to in Annex 13 to the Convention, when they expect to draw safety lessons from them.
5(5)	A2.1.5.5	All safety investigations shall in no case be concerned with apportioning blame or liability. They shall be independent of, separate from and without prejudice to any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.
8	A2.1.8.1	The safety investigation authority may, provided that the requirement of no conflict of interest is satisfied, invite the national civil aviation authority, within the scope of its competence, to appoint a representative to participate as an adviser to the investigator-in-charge in any safety investigation the safety investigation authority is responsible for under the control and at the discretion of the investigator-in-charge. The national civil aviation authorities shall support the investigation in which they participate by supplying the requested information. In addition, they shall provide advisers and their equipment to the safety investigation authority in charge where relevant.
9(1)	A2.1.9.1	Any person involved who has knowledge of the occurrence of an accident or serious incident shall notify without delay the competent safety investigation authority of the State of Occurrence thereof.
9(2)	A2.1.9.2	The safety investigation authority shall notify without delay the International Civil Aviation Organization (ICAO) and third countries concerned

		in accordance with the international standards and recommended practices of the occurrence of all accidents and serious incidents of which it has been notified. It shall also notify the European Commission and EASA in case the accident or serious incident involves an aircraft registered, operated, manufactured or certified in the EU.
10(1)	A2.1.10.1	Upon receipt of the notification of the occurrence of an accident or serious incident from third country, the Contracting Party which are the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture shall, as soon as possible, inform the third country in the territory of which the accident or serious incident occurred whether they intend to appoint an accredited representative in accordance with the international standards and recommended practices. Where such an accredited representative is appointed, his or her name and contact details shall also be provided, as well as the expected date of arrival if the accredited representative intends to travel to the country which sent the notification.
10(2)	A2.1.10.2	Accredited representatives for the State of Design shall be appointed by the safety investigation authority of the Contracting Party in the territory of which the principal place of business of the certificate holder for the type design of the aircraft or power plant is located.
11(1)	A2.1.11.1	Upon his or her appointment by a safety investigation authority and notwithstanding any judicial investigation, the investigator-in-charge shall have the authority to take the necessary measures to satisfy the requirements of the safety investigation.
11(2)	A2.1.11.2	Notwithstanding any confidentiality obligations under relevant legislation of the Contracting Party, the investigator-in-charge shall in particular be entitled to: (a) have immediate unrestricted and unhampered

		access to the site of the accident or incident as well as to the aircraft, its contents or its wreckage; (b) ensure an immediate listing of evidence and controlled removal of debris, or components for examination or analysis purposes; (c) have immediate access to and control over the flight recorders, their contents and any other relevant recordings; (d) request, according to the applicable legislation of the Contracting Party, and contribute to, a complete autopsy examination of the bodies of the fatally injured persons and to have immediate access to the results of such examinations or of tests made on samples taken; (e) request, according to the applicable legislation of the Contracting Party, the medical examination of the people involved in the operation of the aircraft or request tests to be carried out on samples taken from such people and to have immediate access to the results of such examinations or tests; (f) to call and examine witnesses and to require them to furnish or produce information or evidence relevant to the safety investigation; (g) have free access to any relevant information or records held by the owner, the certificate holder of the type design, the responsible maintenance organisation, the training organisation, the operator or the manufacturer of the aircraft, the authorities responsible for civil aviation and air navigation service providers or aerodrome operators.
11(3)	A2.1.11.3	The investigator-in-charge shall extend to his or her investigators as well as, unless in contradiction

		with the applicable legislation of the Contracting Party, to his or her advisers and to the accredited representatives and their advisers the entitlements listed in standard A2.1.11.2, to the extent necessary to enable them to participate effectively in the safety investigation. Those entitlements are without prejudice to the rights of the investigators and experts designated by the authority in charge of the judicial investigation.
11(4)	A2.1.11.4	Any person participating in safety investigations shall perform his or her duties independently and shall neither seek, nor accept instructions from anybody, other than the investigator-in-charge.
12(1)-(2)	A2.1.12.1	When a judicial investigation is also instituted, the investigator-in-charge should be notified thereof. In such a case, the investigator-in-charge should ensure traceability and retain custody of flight recorders and any physical evidence. The judicial authority may appoint an official from that authority to accompany the flight recorders or physical evidence to the place of the read-out or treatment. Where examination or analysis of such physical evidence may modify, alter or destroy it, prior agreement from the judicial authorities will be required, without prejudice to national law. Where such agreement is not obtained within a reasonable time, it should not prevent the investigator-in-charge from conducting the examination or analysis. Where the judicial authority is entitled to seize any evidence, the investigator-in-charge should have immediate and unlimited access to and use of such evidence. Where, in the course of the safety investigation, it becomes known or it is suspected that an act of unlawful interference as provided for under national law, such as national law on accident investigations, was involved in the accident or serious incident, the investigator-in-charge shall immediately inform the competent authorities thereof. Subject to standard A2.1.14.1, the relevant infor-

		information collected in the safety investigation shall be shared with those authorities immediately and upon request, relevant material may also be transferred to those authorities. The sharing of that information and that material shall be without prejudice to the right of the safety investigation authority to continue the safety investigation, in coordination with the authorities to which the control of the site may have been transferred.
12(3)	A2.1.12.2	The Contracting Parties shall ensure that safety investigation authorities, on the one hand, and other authorities likely to be involved in the activities related to the safety investigation, such as the judicial, civil aviation, search and rescue authorities, on the other hand, cooperate with each other through advance arrangements. Those arrangements shall respect the independence of the safety investigation authority and allow the technical investigation to be conducted diligently and efficiently. They should notably cover issues such as: access to the site of the accident; preservation of and access to evidence; initial and ongoing debriefings of the status of each process; exchange of information; appropriate use of safety information; resolution of conflicts.
13(1)	A2.1.13.1	The Contracting Party in the territory of which the accident or serious incident occurred shall be responsible for ensuring safe treatment of all evidence and for taking all reasonable measures to protect such evidence and for maintaining safe custody of the aircraft, its contents and its wreckage for such period as may be necessary for the purpose of a safety investigation. Protection of evidence shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed. Safe custody shall include protection against further damage, access by unauthorised persons, pilfering and deterioration.

13(2)	A2.1.13.2	Pending the arrival of safety investigators, no person shall modify the state of the site of the accident, take any samples therefrom, undertake any movement of or sampling from the aircraft, its contents or its wreckage, move or remove it, except where such action may be required for safety reasons or to bring assistance to injured persons, or under the express permission of the authorities in control of the site and, when possible, in consultation with the safety investigation authority.
13(3)	A2.1.13.3	Any person involved shall take all necessary steps to preserve documents, material and recordings in relation to the event, in particular so as to prevent erasure of recordings of conversations and alarms after the flight.
14	A2.1.14.1	Sensitive safety information shall not be made available or used for purposes other than safety investigation. The administration of justice or the authority competent to decide on the disclosure of records according to national law may decide that the benefits of the disclosure of the sensitive safety information for any other purposes permitted by law outweigh the adverse domestic and international impact that such action may have on that or any future safety investigation.
15(1)	A2.1.15.1	The staff of the safety investigation authority in charge, or any other person called upon to participate in or contribute to the safety investigation shall be bound by applicable rules or procedures of professional secrecy, including as regards the anonymity of those involved in an accident or incident, under the applicable legislation.
15(2)	A2.1.15.2	The safety investigation authority in charge shall communicate the information which it deems relevant to the prevention of an accident or serious incident, to persons responsible for aircraft or aircraft equipment manufacture or maintenance, and to individuals or legal entities responsible for operating aircraft or for the training of personnel.

15(3)	A2.1.15.3	The safety investigation authority in charge shall release to the national civil aviation authority relevant factual information obtained during the safety investigation, except sensitive safety information or causing a conflict of interest. The information received by the national civil aviation authorities shall be protected in accordance with applicable legislation of the Contracting Party.
15(4)	A2.1.15.4	The safety investigation authority in charge shall be authorized to inform victims and their relatives or their associations or make public any information on the factual observations, the proceedings of the safety investigation, possibly preliminary reports or conclusions and/or safety recommendations, provided that it does not compromise the objectives of the safety investigation and fully complies with applicable legislation on the protection of personal data.
15(5)	A2.1.15.5	Before making public the information referred to in Standard A2.1.15.4, the safety investigation authority in charge shall forward that information to the victims and their relatives or their associations in a way which does not compromise the objectives of the safety investigation.
16(1)	A2.1.16.1	Each safety investigation shall be concluded with a report in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or serious incident. The report shall state that the sole objective of the safety investigation is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability. The report shall contain, where appropriate, safety recommendations.
16(2)	A2.1.16.2	The report shall protect the anonymity of any individual involved in the accident or serious incident.
16(3)	A2.1.16.3	Where safety investigations give rise to reports before the completion of the investigation, prior to their publication the safety investigation authority

		may solicit comments from the authorities concerned, and the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned. They shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation.
16(4)	A2.1.16.4	Before publication of the final report, the safety investigation authority may solicit comments from the authorities concerned and the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned, who shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation. In soliciting such comments, the safety investigation authority shall follow the international standards and recommended practices.
16(5)	A2.1.16.5	Sensitive safety information shall be included in a report only when relevant to the analysis of the accident or serious incident. Information or parts of the information not relevant to the analysis shall not be disclosed.
16(6)	A2.1.16.6	The safety investigation authority shall make public the final report in the shortest possible time and if possible within 12 months of the date of the accident or serious incident.
16(7)	A2.1.16.7	If the final report cannot be made public within 12 months, the safety investigation authority shall release an interim statement at least at each anniversary of the accident or serious incident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.
16(8)	A2.1.16.7	The safety investigation authority shall forward a copy of the final report and the safety recommendations as soon as possible to the: (a) safety investigation authorities and civil aviation authorities of the States concerned, and the ICAO, according to the international standards

		and recommended practices; (b) addressees of safety recommendations contained in the report.
17(1)	A2.1.17.1	At any stage of the safety investigation, the safety investigation authority shall recommend in a dated transmittal letter, after appropriate consultation with relevant parties, to the authorities concerned, including those in third countries, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.
17(2)	A2.1.17.2	A safety investigation authority may also issue safety recommendations on the basis of studies or analysis of a series of investigations or any other activities conducted.
17(3)	A2.1.17.3	A safety recommendation shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident, serious incident or incident.
18(1)	A2.1.18.1	The addressee of a safety recommendation shall acknowledge receipt of the transmittal letter and inform the safety investigation authority which issued the recommendation within 90 days of the receipt of that letter, of the actions taken or under consideration, and where appropriate, of the time necessary for their completion and where no action is taken, the reasons therefor.
18(2)	A2.1.18.2	Within 60 days of the receipt of the reply, the safety investigation authority shall inform the addressee whether or not it considers the reply adequate and give justification when it disagrees with the decision to take no action.
20	A2.1.20.1	1 EU and Israeli airlines shall implement procedures which allow for the production (a) at the earliest possible, of a validated list, based on the best available information, of all the persons on board; and

		(b) immediately after the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of the list of the dangerous goods on board. 2 In order to allow passengers' relatives to obtain information quickly concerning the presence of their relatives on board an aircraft involved in an accident, airlines shall offer travellers the opportunity to give the name and contact details of a person to be contacted in the event of an accident. This information may be used by the airlines only in the event of an accident and shall not be communicated to third parties or used for commercial purposes. 3 The name of a person on board shall not be made publicly available before the relatives of that person have been informed by the relevant authorities. The list referred to in paragraph 1(a) shall be kept confidential in accordance with relevant legislation of the Contracting Party, and the name of each person appearing in that list shall, subject thereto, only be made publicly available in so far as the relatives of the respective persons on board have not objected.
21	A2.1.21.1	1 In order to ensure a more comprehensive and harmonised response to accidents, each Contracting Party shall establish a civil aviation accident emergency plan at national level. Such an emergency plan shall also cover assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives 2 Each Contracting Party shall ensure that all airlines established in its territory have a plan for the assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives. Those plans should take particular account of psychological support for victims

		of civil aviation accidents and their relatives and allow the airline to react to a major accident. Each Contracting Party shall audit the assistance plans of the airlines established in its territory. 3 A Contracting Party, which, by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens, has a special interest in an accident which has occurred in its territory, shall be entitled to appoint an expert who shall have the right to: (a) visit the scene of the accident; (b) have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the safety investigation authority in charge, and information on the progress of the investigation; (c) receive a copy of the final report. 4 An expert appointed in accordance with paragraph 3 may assist, subject to applicable legislation in force, in the identification of the victims and attend meetings with the survivors of its State.
23	A2.1.23.1	The Contracting Parties shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of the standards and requirements relating to the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation specified in this Annex. The penalties provided for shall be effective, proportionate and dissuasive.

A.2.2: Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	A2.2.1.1	The objective of this Directive is to contribute to the improvement of air safety by ensuring that relevant information on safety is reported, collected, stored, protected and disseminated. The sole objective of occurrence reporting is the prevention of accidents and incidents and not to attribute blame or liability.
2	A2.2.2.1	The Definitions in Article 2 of Directive 2003/42/EC shall apply to the standards and requirements relating to occurrence reporting in civil aviation specified in this Annex, as applicable and appropriate.
3	A2.2.3.1	The standards and requirements relating to occurrence reporting in civil aviation specified in this Annex shall apply to occurrences which endanger or which, if not corrected, would endanger an aircraft, its occupants or any other person.
4(1)	A2.2.4.1	The Contracting Parties shall require that occurrences are reported to the competent authorities by every person involved in the occurrence or by every person who has a license according to the air navigation law and crew member, even though he was not involved in the occurrence.
5(1)	A2.2.5.1	The Contracting Parties shall designate one or more competent authorities to put in place a mechanism to collect, evaluate, process and store occurrences reported.
5(2)-(3)	A2.2.5.2	The competent authorities shall store the reports collected in their databases. Accidents and serious incidents shall also be stored in these databases.
6	A2.2.6.1	Israel and Member States shall participate in an

		exchange of safety information where relevant. The database used by Israel should be compatible with the ECCAIRS software.
8(1)	A2.2.8.1	The Contracting Parties shall, according to their national legislation, take necessary measures to ensure appropriate confidentiality of the information received by them pursuant to Directive 2003/42/EC. They shall use this information solely for the objective of Directive 2003/42/EC.
8(2)	A2.2.8.2	Regardless of the type or classification of occurrence and accident or serious incident, names or addresses of individual persons shall never be recorded on the database mentioned in Standard A2.2.5.2.
8(3)	A2.2.8.3	Without prejudice to the applicable rules of penal law, The Contracting Parties shall refrain from instituting proceedings in respect of unpremeditated or inadvertent infringements of the law which come to their attention only because they have been reported under the national mandatory occurrence-reporting scheme, except in cases of gross negligence.
9	A2.2.9.1	Each Contracting Party shall establish a voluntary incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies that may not be captured by the mandatory incident reporting system.

PART B: Air Traffic Management

B.1: Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the Framework Regulation) as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

Article no.	Standard No.	Category (either Sec-	Standard
-------------	--------------	-----------------------	----------

	(Part/Leg#/Art#/Std#)	tion A or Section B of Part B of Annex IV)	
1.1 – 1.3	B.1.1.1	A	The objective of the single European sky initiative is to enhance current air traffic safety standards, to contribute to the sustainable development of the air transport system and to improve the overall performance of air traffic management (ATM) and air navigation services (ANS) for general air traffic in the Contracting Parties, with a view to meeting the requirements of all airspace users. This single European sky shall comprise a coherent pan-European network of routes, network management and air traffic management systems based only on safety, efficiency and technical considerations, for the benefit of all airspace users. In pursuit of this objective, Regulation 549/2004 establishes a harmonized regulatory framework for the creation of the single European sky. The application of Regulation 549/2004 and of the measures referred to in the basic regulations of the SES shall be without prejudice to Contracting Parties' sovereignty over their airspace and to the requirements of the Contracting Parties relating to public order, public security and defence matters, as set out in Article 13. Regulation 549/2004 and the measures referred to in the Basic Regulations of the SES do not cover military opera-

			tions and training. The application of Regulation 549/2004 and of the measures referred to in the Basic Regulations of the SES shall be without prejudice to the rights and duties of Contracting Parties under the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation (the Chicago Convention). In this context, an additional objective is to assist Contracting Parties in fulfilling their obligations under the Chicago Convention, by providing a basis for a common interpretation and uniform implementation of its provisions, and by ensuring that these provisions are duly taken into account in Regulation 549/2004 and in the rules drawn up for its implementation.
2	B.1.2.1	A	The Definitions in Article 2 of Regulation 549/2004 shall apply to the standards and requirements relating to air traffic management specified in this Annex. All references to Member States shall be understood to refer to Contracting Parties.
4.1	B.1.4.1	A	Contracting Parties shall, jointly or individually, either nominate or establish a body or bodies as their national supervisory authority in order to assume the tasks assigned to such authority under Regulation 549/2004 and under the measures referred to in Article 3 of Regulation 549/2004.
4.2	B.1.4.2	A	The national supervisory authori-

			ties shall be independent of air navigation service providers. This independence shall be achieved through adequate separation, at the functional level at least, between the national supervisory authorities and such providers.
4.3	B.1.4.3	A	National supervisory authorities shall exercise their powers impartially, independently and transparently. This shall be achieved by applying appropriate management and control mechanisms, including within the administration of a Contracting Party. However, this shall not prevent the national supervisory authorities from exercising their tasks within the rules of organisation of national civil aviation authorities or any other public bodies.
4.4	B.1.4.4	A	Contracting Parties shall ensure that national supervisory authorities have the necessary resources and capabilities to carry out the tasks assigned to them under Regulation 549/2004 in an efficient and timely manner.
9	B.1.9.1	A	The penalties that Contracting Parties shall lay down for infringements of Regulation 549/2004 and of the measures referred to in the Basic Regulations of the SES in particular by airspace users and service providers shall be effective, proportionate and dissuasive.
10	B.1.10.1	A	The Contracting Parties, acting in accordance with their national legislation, shall establish consultation mechanisms for appropriate in-

			volvement of stakeholders, including professional staff representative bodies, in the implementation of the single European sky.
11.1	B.1.11.1	A	To improve the performance of air navigation services and network functions, a performance scheme for air navigation services and network functions shall be set up. It shall include: (a) national plans, including performance targets on the key performance areas of safety, the environment, capacity and cost-efficiency, ensuring consistency with the SES initiative; and (b) periodic review, monitoring and benchmarking of the performance of air navigation services and network functions.
11.2	B.1.11.2	A	In accordance with the regulatory procedure referred to in Article 5(3) of Regulation 549/2004, the Commission may designate Euro-control or another impartial and competent body to act as a "performance review body". The role of the performance review body shall be to assist the national supervisory authorities on request in the implementation of the performance scheme. The Commission shall ensure that the performance review body acts independently when carrying out the tasks entrusted to it by the Commission.
11.3 (b)	B.1.11.3	A	The national plans referred to in standard B.1.11.1 shall be drawn up by the national supervisory au-

			thority and adopted by the Contracting Party. These plans shall include binding national targets and an appropriate incentive scheme as adopted by the Contracting Party. Drafting of the plans shall be subject to consultation with air navigation service providers, airspace users' representatives, and, where relevant, airport operators and airport coordinators.
11.3(d)	B.1.11.4	A	The reference period for the performance scheme shall cover a minimum of three years and a maximum of five years. During this period, in the event that the national targets are not met, the Contracting Parties and/or the national supervisory authorities shall apply the appropriate measures they have defined.
11.4	B.1.11.5	A	The following procedures shall apply to the performance scheme: (a) collection, validation, examination, evaluation and dissemination of relevant data related to the performance of air navigation services and network functions from all relevant parties, including air navigation service providers, airspace users, airport operators, national supervisory authorities, Contracting Parties and Eurocontrol; (b) selection of appropriate key performance areas on the basis of ICAO Document No 9854 'Global air traffic management operational concept', and consistent with those identified in the Performance Framework of the ATM Master

			Plan, including safety, the environment, capacity and cost-efficiency areas, adapted where necessary in order to take into account the specific needs of the Single European Sky and relevant objectives for these areas and definition of a limited set of key performance indicators for measuring performance; (c) assessment of the national performance targets on the basis of the national plan; and (d) monitoring of the national performance plans, including appropriate alert mechanisms.
11.5	B.1.11.6	A	The establishment of the performance scheme shall take into account that en route services, terminal services and network functions are different and should be treated accordingly, if necessary also for performance-measuring purposes.
11.6	B.1.11.7	A	Implementing rules regarding performance scheme listed in Annex IV to the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
13	B.1.13.1	A	The Basic Regulations on the SES shall not prevent the application of measures by a Contracting Party to the extent to which these are needed to safeguard essential security or defense policy interests. Such measures are in particular those which are imperative: —for the surveillance of airspace that is under its responsibility in accordance with ICAO Regional

			Air Navigation agreements, including the capability to detect, identify and evaluate all aircraft using such airspace, with a view to seeking to safeguard safety of flights and to take action to ensure security and defense needs, —in the event of serious internal disturbances affecting the maintenance of law and order, —in the event of war or serious international tension constituting a threat of war, —for the fulfilment of a Contracting Party's international obligations in relation to the maintenance of peace and international security, —in order to conduct military operations and training, including the necessary possibilities for exercises.
--	--	--	--

B.2: Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation) as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
2.1-2	B.2.2.1	A	Conduction of inspection and surveys by the national supervisory authority to ensure supervision of compliance with EC Regulation 550/2004 in particular with regard to the safe and efficient operation

			of air navigation service providers which provide services relating to the airspace falling under the responsibility of the Contracting Party. The air navigation service provider concerned shall facilitate such work.
2.3	B.2.2.2	B	Agreements on supervision that ensure inspections and surveys of the air navigation service providers providing services in a FAB shall be made between countries that participate in that FAB.
2.4-6	B.2.2.3	A	Arrangements on supervision that ensure inspection and surveys on ANSP of countries providing services at another country's airspace shall be made between those countries. Those arrangements shall include arrangements for handling of cases involving non-compliance with the applicable requirements.
4		A	Implementing rules regarding safety requirements listed in Annex IV to the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
7.1	B.2.7.1	A	Air navigation service providers shall be subject to certification by the Contracting Parties.
7.3	B.2.7.2	A	National supervisory authorities shall issue certificates to ANSP that are compliant with Regulation 1035/2011 and applicable national law.
7.3	B.2.7.3	A	Certificate may be issued individually for each type of service defined in article 2 of Regulation

			549/2004, or for a bundle of such services.
7.3	B.2.7.4	A	The certificate shall be checked on a regular basis.
7.4 + Annex II	B.2.7.5	A	Certificates shall specify the rights and obligations of air navigation service providers, including non-discriminatory access to services for airspace users, with particular regard to safety. Certification may be subject only to the conditions set out in Annex II of Regulation 550/2004. Such conditions shall be objectively justified, non-discriminatory, proportionate and transparent.
7.5	B.2.7.6	A	Contracting Parties may allow provision of air navigation services without certification where the movements are primarily not general air traffic.
7.6	B.2.7.7	B	The issue of certificates shall confer on air navigation service providers the possibility of offering their services to other Contracting Parties, other air navigation service providers, airspace users and airports within the Contracting Parties.
7.7	B.2.7.8	A	National supervisory authorities shall monitor compliance with certificate.
7.7	B.2.7.9	A	If a national supervisory authority finds that the holder of a certificate no longer satisfies such requirements or conditions, it shall take appropriate measures while ensuring continuity of services. Such

			measures may include the revocation of the certificate.
7.8	B.2.7.10	B	A Contracting Party shall recognize any certificate issued in another Contracting Party in accordance with the standards and regulatory requirements relating to air traffic management specified in this Annex.
8.1	B.2.8.1	A	Contracting Parties shall ensure the provision of air traffic services on an exclusive basis within specific airspace blocks in respect of the airspace under their responsibility. For this purpose, Contracting Parties shall designate an air traffic service provider holding a valid certificate within the Contracting Parties.
8.2	B.2.8.2	B	Legal systems shall not prevent cross border services by requiring ANSP (a) be owned directly or through majority holding by a certain state/its nationals (b) registered office/principal place of operation in that state (c) use only facilities in that state.
8.3	B.2.8.3	A	Contracting Parties shall define the rights and obligations to be met by the designated service providers. The obligations may include conditions for the timely supply of relevant information enabling all aircraft movements in the airspace under their responsibility to be identified.
8.4	B.2.8.4	A	Contracting Parties have discretionary powers in choosing a service provider, on condition that the

			latter fulfils the requirements and conditions referred to in standards and regulatory requirements in relating to air traffic management specified in this Annex.
8.5	B.2.8.4	B	In respect of functional airspace blocks established in accordance with Article 9a that extend across the airspace under the responsibility of more than one Contracting Party, the Contracting Parties concerned shall jointly designate, in accordance with paragraph 1 of Article 8 of Regulation 550/2004, one or more air traffic service providers, at least one month before implementation of the airspace block.
9	B.2.9.1	A	Contracting Parties may designate a provider of meteorological services to supply all or part of meteorological data on an exclusive basis in all or part of the airspace under their responsibility, taking into account safety considerations.
9a.1	B.2.9a.1	B	Contracting Parties shall take all necessary measures in order to ensure the implementation of functional airspace blocks with a view to achieving the required capacity and efficiency of the air traffic management network within the single European sky and maintaining a high level of safety and contributing to the overall performance of the air transport system and a reduced environmental impact. Contracting Parties shall cooperate to the fullest extent possible with each other, in particular Contracting Parties establishing neighbour-

			ing functional airspace blocks, in order to ensure compliance with this provision.
9a.2	B.2.9a.2	B	Functional airspace blocks shall, in particular: (a) be supported by a safety case; (b) enable optimum use of airspace, taking into account air traffic flows; (c) ensure consistency with the European route network established in accordance with Article 6 of the airspace Regulation; (d) be justified by their overall added value, including optimal use of technical and human resources, on the basis of cost-benefit analyses; (e) ensure a smooth and flexible transfer of responsibility for air traffic control between air traffic service units; (f) ensure compatibility between the different airspace configurations, optimising, inter alia, the current flight information regions; (g) comply with conditions stemming from regional agreements concluded within the ICAO; (h) respect regional agreements in existence on the date of entry into force of Regulation 550/2004; and (i) facilitate consistency with performance targets.
9a.3	B.2.9a.3	B	A functional airspace block shall only be established by mutual agreement between all the Contracting Parties and, where appropriate, third countries who have responsibility for any part of the airspace included in the functional airspace block. Before the establishment of a functional airspace

			block, the Contracting Party(s) concerned shall provide the other Contracting Parties and other interested parties with adequate information and give them an opportunity to submit their observations.
9a.4	B.2.9a.4	B	Where a functional airspace block relates to airspace that is wholly or partly under the responsibility of two or more Contracting Parties, the agreement by which the functional airspace block is established shall contain the necessary provisions concerning the way in which the block can be modified and the way in which a Contracting Party can withdraw from the block, including transitional arrangements.
9a.5	B.2.9a.5	B	Where difficulties arise between two or more Contracting Parties with regard to a cross-border functional airspace block that concerns airspace under their responsibility, the Contracting Parties concerned may jointly bring the matter to the Single Sky Committee for an opinion. The opinion shall be addressed to the Contracting Parties concerned. Without prejudice to Standard B.2.9a.3, the Contracting Parties shall take that opinion into account in order to find a solution.
10.1	B.2.10.1	A	Air navigation service providers may avail themselves of the services of other service providers that have been certified in the Contracting Parties.
10.2	B.2.10.2	A	Air navigation service providers shall formalize their working rela-

			tionships by means of written agreements or equivalent legal arrangements, setting out the specific duties and functions assumed by each provider and allowing for the exchange of operational data between all service providers in so far as general air traffic is concerned. Those arrangements shall be notified to the national supervisory authority or authorities concerned.
10.3	B.2.10.3	A	In cases involving the provision of air traffic services, the approval of the Contracting Parties concerned shall be required. In cases involving the provision of meteorological services, the approval of the Contracting Parties concerned shall be required if they have designated a provider on an exclusive basis in accordance with Standard B.2.9.1.
11	B.2.10.4	A	Contracting Parties shall, within the context of the common transport policy, take the necessary steps to ensure that written agreements between the competent civil and military authorities or equivalent legal arrangements are established or renewed in respect of the management of specific airspace blocks.
12(1)	B.2.12.1	A	Air navigation service providers, whatever their system of ownership or legal form, shall draw up, submit to audit and publish their financial accounts.
12(2)	B.2.12.2	A	In all cases, air navigation service providers shall publish an annual report and regularly undergo an in-

			dependent audit.
12(3)	B.2.12.3	A	When providing a bundle of services, air navigation service providers shall identify and disclose the costs and income deriving from air navigation services, broken down in accordance with the applicable charging system and, where appropriate, shall keep consolidated accounts for other, non-air-navigation services, as they would be required to do if the services in question were provided by separate undertakings.
12(4)	B.2.12.4	A	The Contracting Parties shall designate the competent authorities that shall have a right of access to the accounts of service providers that provide services within the airspace under their responsibility.
13.1	B.2.13.1	B	In so far as general air traffic is concerned, relevant operational data shall be exchanged in real-time between all air navigation service providers, airspace users and airports, to facilitate their operational needs. The data shall be used only for operational purposes.
13.2	B.2.13.2	B	Access to relevant operational data shall be granted to appropriate authorities, certified air navigation service providers, airspace users and airports on a non-discriminatory basis.
13.3	B.2.13.3	B	Certified service providers, airspace users and airports shall establish standard conditions of access to their relevant operational data other than those referred to in

			paragraph 1. National supervisory authorities shall approve such standard conditions. Detailed rules relating to such conditions shall be established, where appropriate, in accordance with the procedure referred to in Article 5(3) of the framework Regulation.
18.1-18.2	B.2.18.1	A	Neither the national supervisory authorities of the Contracting Parties, acting in accordance with their national legislation, nor the Commission shall disclose information of a confidential nature, in particular information about air navigation service providers, their business relations or their cost components. This shall be without prejudice to the right of disclosure by national supervisory authorities of the Contracting Parties or the Commission where this is essential for the fulfilment of their duties, in which case such disclosure shall be proportionate and shall have regard to the legitimate interests of air navigation service providers, airspace users, airports or other relevant stakeholders in the protection of their business secrets.

B.3: Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the Airspace Regulation) as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
1	B.3.1.1	A	An objective to support the concept of a progressively more integrated operating airspace within the context of the common transport policy and to establish common procedures for design, planning and management ensuring the efficient and safe performance of air traffic management. The use of airspace shall support the operation of the air navigation services as a coherent and consistent whole in accordance with Regulation (EC) No 550/2004. This shall apply to the airspace within the ICAO EUR and AFI regions where Contracting Parties are responsible for the provision of air traffic services in accordance with the service provision Regulation 550/2004. Contracting Parties may also apply Regulation 551/2004 to airspace under their responsibility within other ICAO regions, on condition that they inform the other Contracting Parties thereof.
3.1	B.3.3.1	B	The Contracting Parties shall aim at

			the establishment and recognition by the ICAO of a single EUIR.
3.2	B.3.3.2	B	The EUIR shall be designed to encompass the airspace falling under the responsibility of the Contracting Parties in accordance with Article 1(3) of Regulation 551/2004 and may also include airspace of European third countries.
3.3	B.3.3.3	B	The establishment of the EUIR shall be without prejudice to the responsibility of Contracting Parties for the designation of air traffic service providers for the airspace under their responsibility in accordance with Standard B.2.8.1.
3.4	B.3.3.4	B	Contracting Parties shall retain their responsibilities towards the ICAO within the geographical limits of the upper flight information regions and flight information regions entrusted to them by the ICAO.
3a	B.3.3a.1	A	Implementing rules on electronic aeronautical information listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
4	B.3.4.1	A	Implementing rules on rules of the air and on airspace classification listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
6.1	B.3.6.1	A	The air traffic management (ATM) network functions shall allow optimum use of airspace and ensure that airspace users can operate preferred trajectories, while allowing maximum access to airspace and air nav-

			igation services. These network functions shall be aimed at supporting initiatives at national level and at the level of functional airspace blocks and shall be executed in a manner which respects the separation of regulatory and operational tasks.
6.2	B.3.6.2	A	Functions carried out by the Network Manager in route design and management of scarce resources as well as the possibility to appoint e.g. Eurocontrol as Network Manager.
6.3	B.3.6.3	A	The Commission may add to the list of the functions in standard B.3.6.2 after proper consultation of industry stakeholders. Those measures, designed to amend non-essential elements of Regulation 551/2004 by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 5(4) of the framework Regulation.
6.4	B.3.6.4	A	Detailed rules for the implementation of the measures referred to in Article 6 of the Airspace Regulation (551/2004), except for those referred to in paragraphs 6 to 9 of article 6 of Regulation 551/2004 listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply. Those implementing rules shall address in particular: (a) the coordination and harmonisation of processes and procedures to enhance the efficiency of aeronautical frequency management includ-

			ing the development of principles and criteria; (b) the central function to coordinate the early identification and resolution of frequency needs in the bands allocated to European general air traffic to support the design and operation of European aviation network; (c) additional network functions as defined in the ATM Master Plan; (d) detailed arrangements for cooperative decision-making between the Contracting Parties, the air navigation service providers and the network management function; (e) arrangements for consultation of the relevant stakeholders in the decision-making process both at national and European levels; and (f) within the radio spectrum allocated to general air traffic by the International Telecommunication Union, a division of tasks and responsibilities between the network management function and national frequency managers, ensuring that the national frequency management functions continue to perform those frequency assignments that have no impact on the network. For those cases which do have an impact on the network, the national frequency managers shall cooperate with those responsible for the network management function to optimise the use of frequencies.
6.5	B.3.6.5	A	Aspects of airspace design other than those referred to in paragraph 2 of article 6 of Regulation 551/2004

			shall be dealt with at national level or at the level of functional airspace blocks. This design process shall take into account traffic demands and complexity, national or functional airspace block performance plans and shall include full consultation of relevant airspace users or relevant groups representing airspace users and military authorities as appropriate.
6.6	B.3.6.6	B	Contracting Parties shall entrust Eurocontrol or another impartial and competent body with the performance of air traffic flow management, subject to appropriate oversight arrangements.
6.7	B.3.6.7	A	Implementing rules on air traffic flow management listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
7.1	B.3.7.1	A	Taking into account the organisation of military aspects under their responsibility, Contracting Parties shall ensure the uniform application within the Single European Sky of the concept of the flexible use of airspace as described by the ICAO and as developed by Eurocontrol, in order to facilitate airspace management and air traffic management in the context of the common transport policy.
7.3	B.3.7.2	A	Implementing rules on flexible use of airspace listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.

8.1	B.3.8.1	A	In cases where the application of Article 7 of regulation 551/2004 gives rise to significant operational difficulties, Contracting Parties may temporarily suspend such application on condition that they inform without delay the Joint Committee.
8.2	B.3.8.2	A	Following the introduction of a temporary suspension, adjustments to the rules adopted under Article 7(3) of Regulation 551/2004 may be worked out for the airspace under the responsibility of the Contracting Party(s) concerned.

B.4: Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation) as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
1 + Annex I	B.4.1.1	A	Within the scope of the framework Regulation, Regulation 552/2004 concerns the interoperability of the EATMN. It shall apply to the systems, their constituents and associated procedures identified in Annex I of Regulation 552/2004. The objective is to achieve interoperability between the different systems, constituents and associated procedures of the EATMN, taking due account of the relevant international rules and aiming also at en-

			ensuring the coordinated and rapid introduction of new agreed and validated concepts of operations or technology in air traffic management.
2 + Annex II	B.4.2.1	A	The EATMN, its systems and their constituents and associated procedures shall meet essential requirements. The essential requirements are set out in Annex II of Regulation 552/2004.
3	B.4.3.1	A	Implementing rules for interoperability listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply. Systems, constituents and associated procedures shall comply with the relevant implementing rules for interoperability throughout their lifecycle. Implementing rules for interoperability shall in particular: (a) determine any specific requirements that complement or refine the essential requirements, in particular in terms of safety, seamless operation and performance; and/or (b) describe, where appropriate, any specific requirements that complement or refine the essential requirements, in particular regarding the coordinated introduction of new, agreed and validated concepts of operation or technologies; and/or (c) determine the constituents when dealing with systems; and/or (d) describe the specific conformity assessment procedures involving, where appropriate, notified bodies as referred to in Article

			8 of 552/2004, based on the modules defined in Decision 93/465/EEC to be used to assess either the conformity or the suitability for use of constituents as well as the verification of systems; and/or (e) specify the conditions of implementation including, where appropriate, the date by which all relevant stakeholders are required to comply with them. The preparation, adoption and review of implementing rules for interoperability shall take into account the estimated costs and benefits of technical solutions by means of which they may be complied with, with a view to defining the most viable solution, having due regard to the maintenance of an agreed high level of safety. An assessment of the costs and benefits of those solutions for all stakeholders concerned shall be attached to each draft implementing rule for interoperability. Implementing rules for interoperability shall be established in accordance with the procedure under Article 8 of the framework Regulation.
4(2)		A	Compliance with the essential requirements and/or the implementing rules for interoperability shall be presumed for systems, together with the associated procedures, or constituents that meet the relevant Community specifications and whose reference numbers have been published in the <i>Official</i>

			<i>Journal of the European Union.</i>
5 + Annex III	B.4.5.1	A	Constituents shall be accompanied by an EC declaration of conformity or suitability for use. The elements of this declaration are set out in Annex III of Regulation 552/2004. The manufacturer, or its authorised representative established in the Contracting Parties, shall ensure and declare, by means of the EC declaration of conformity or suitability for use that he has applied the provisions laid down in the essential requirements and in the relevant implementing rules for interoperability. Compliance with the essential requirements and the relevant implementing rules for interoperability shall be presumed in relation to those constituents that are accompanied by the EC declaration of conformity or suitability for use. The relevant implementing rules for interoperability shall identify, where appropriate, the tasks pertaining to the assessment of conformity or suitability for use of constituents to be carried out by the notified bodies referred to in Article 8 of Regulation 552/2004.
6 + Annex IV	B.4.6.1	A	Systems shall be subject to an EC verification by the air navigation service provider in accordance with the relevant implementing rules for interoperability, in order to ensure that they meet the essential requirements of Regulation 552/2004 and the implementing rules for interoperability, when integrated into

			the EATMN. Before a system is put into service, the relevant air navigation service provider shall establish an EC declaration of verification, confirming compliance, and shall submit it to the national supervisory authority together with a technical file. The elements of this declaration and of the technical file are set out in Annex IV of Regulation 552/2004. The national supervisory authority may require any additional information necessary to supervise such compliance. The relevant implementing rules for interoperability shall identify, where appropriate, the tasks pertaining to the verification of systems to be carried out by the notified bodies as referred to in Article 8 of Regulation 552/2004. The EC declaration of verification shall be without prejudice to any assessments that the national supervisory authority may need to carry out on grounds other than interoperability.
6a	B.4.6a.1	A	A certificate issued in accordance with Regulation (EC)No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, where it applies to constituents or systems, shall be considered, for the purposes of Articles 5 and 6 of Regulation 552/2004, as an EC declaration of conformity or suitability for use, or as an EC declara-

			tion of verification, if it includes a demonstration of compliance with the essential requirements of Regulation 552/2004 and the relevant implementing rules for interoperability.
7.1	B.4.7.1	A	Where the national supervisory authority ascertains that: (a) a constituent accompanied by an EC declaration of conformity or suitability for use, or (b) a system accompanied by the EC declaration of verification, does not comply with the essential requirements and/or relevant implementing rules for interoperability, it shall, with due regard to the need to ensure safety and continuity of operations, take all measures necessary to restrict the area of application of the constituent or the system concerned or to prohibit its use by the entities under the responsibility of the authority.
8.1	B.4.8.1	A	Contracting Parties shall notify the Joint Committee of the bodies they have appointed to carry out tasks pertaining to the assessment of conformity or suitability for use referred to in Article 5 of Regulation 552/2004, and/or the verification referred to in Article 6 of Regulation 552/2004, indicating each body's area of responsibility and its identification number obtained from the Commission.
8.2	B.4.8.2	A	Contracting Parties shall apply the criteria provided for in Annex V of Regulation 552/2004 for the assessment of the bodies to be noti-

			fied. Bodies meeting the assessment criteria provided for in the relevant European standards shall be deemed to meet the said criteria.
8.3 + Annex V	B.4.8.3	A	Contracting Parties shall withdraw notification of a notified body which no longer meets the criteria provided for in Annex V of Regulation 552/2004. They shall forthwith inform the Joint Committee thereof.
8.4	B.4.8.4	A	Without prejudice to the requirements referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of Article 8 of Regulation 552/2004, Contracting Parties may decide to appoint organisations recognised in conformity with Article 3 of the service provision Regulation as notified bodies.

B.5: Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC as amended by Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
3	B.5.3.1	A	The Definitions in Articles 3(da), 3(e), 3(f), 3(g), 3(q), 3(r), 3(s) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply to the standards and requirements

			relating to air traffic management specified in this Annex. All references to Member States shall be understood to refer to Contracting Parties.
8b(1)	B.5.8b.1	A	Provision of ATM/ANS shall comply with the essential requirements set out in Annex Vb of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
8b(2)	B.5.8b.2	A	ATM/ANS providers shall be required to hold a certificate in accordance with Regulation 1035/2011 and applicable national law. The certificate shall be issued when the provider has demonstrated its capability and means of discharging the responsibilities associated with the provider's privileges. The privileges granted and the scope of the services provided shall be specified in the certificate.
8b(3)	B.5.8b.3	A	By way of derogation from Standard B.5.8b.2, Contracting Parties may decide that providers of flight information services shall be allowed to declare their capability and means of discharging the responsibilities associated with the services provided.
8b(4)	B.5.8b.4	B	The measures referred to in Standard B.5.8b.6 may lay down a requirement for certification in respect of organisations engaged in the design, manufacture and maintenance of safety-critical ATM/ANS systems and constituents. The certificate for those organisations shall be issued when

			they have demonstrated their capability and means of discharging the responsibilities associated with their privileges. The privileges granted shall be specified in the certificate.
8b(5)	B.5.8b.5	A	The measures referred to in Standard B.5.8b.6 may lay down a requirement for certification, or alternatively, validation by the ATM/ANS provider, in respect of safety-critical ATM/ANS systems and constituents. The certificate for those systems and constituents shall be issued, or validation shall be given, when the applicant has shown that the systems and constituents comply with the detailed specifications established to ensure compliance with the essential requirements referred to in Standard B.5.8b.1.
8b(6)	B.5.8b.6	A	Implementing rules on ATM/ANS referred to in Article 8b(6) of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 and listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
8c(1)	B.5.8c.1	A	Air traffic controllers as well as persons and organisations involved in the training, testing, checking or medical assessment of air traffic controllers, shall comply with the relevant essential requirements set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
8c(2)	B.5.8c.2	A	Air traffic controllers shall be re-

			quired to hold a licence and a medical certificate appropriate to the service provided.
8c(3)	B.5.8c.3	A	The licence referred to in Standard B.5.8c.2 shall only be issued when the applicant for the licence demonstrates that he or she complies with the rules established to ensure compliance with the essential requirements regarding theoretical knowledge, practical skill, language proficiency and experience as set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
8c(4)	B.5.8c.4	A	The medical certificate referred to in Standard B.5.8c.2 shall only be issued when the air traffic controller complies with the rules established to ensure compliance with the essential requirements on medical fitness as set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009. The medical certificate may be issued by aero medical examiners or by aero medical centres.
8c(5)	B.5.8c.5	A	The privileges granted to the air traffic controller and the scope of the licence and the medical certificate shall be specified in such licence and certificate.
8c(6)	B.5.8c.6	A	The capability of air traffic controller training organisations, aero medical examiners and aero medical centres to discharge the responsibilities associated with their privileges in relation to the issuance of licences and medical certifi-

			icates shall be recognised by the issuance of a certificate.
8c(7)	B.5.8c.7	A	A certificate shall be issued to training organisations, aero medical examiners and aero medical centres for air traffic controllers that have demonstrated that they comply with the rules established to ensure compliance with the relevant essential requirements as set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009. The privileges granted by the certificate shall be specified therein.
8c(8)	B.5.8c.8	A	Persons responsible for providing practical training or for assessing air traffic controllers' skill shall hold a certificate. The certificate shall be issued when the person concerned has demonstrated that he or she complies with the rules established to ensure compliance with the relevant essential requirements as set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009. The privileges granted by the certificate shall be specified therein.
8c(9)	B.5.8c.9	A	Synthetic training devices shall comply with the relevant essential requirements set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
8c(10)	B.5.8c.10	A/B (1)	Implementing rules referred to in Article 10 of of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 and listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-

			Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
Annex Vb (1)	B.5.Vb.1	A	(a) All aircraft, excluding those engaged in the activities referred to in Article 1(2)(a) of Regulation 216/2008, in all phases of flight or on the movement area of an aerodrome, shall be operated in accordance with applicable general operating rules and any applicable procedure specified for use of that airspace. (b) All aircraft, excluding those engaged in the activities referred to in Article 1(2)(a) of Regulation 216/2008, shall be equipped with the required constituents and operated accordingly. Constituents used in the ATM/ANS system shall also comply with the requirements in point 3 of Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
Annex Vb (2)	B.5.Vb.2	A	The essential requirements in Annex Vb (2) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply.
Annex Vb (3)	B.5.Vb.3	A	The essential requirements in Annex Vb (3) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply.
Annex Vb (4)	B.5. Vb.4	A/B (1)	The essential requirements in Annex Vb (4) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply
Annex Vb (5)	B.5.Vb.5	A	The essential requirements in Annex Vb (5) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply.

PART C: Environment**C.1: Directive 2002/30/EC on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports**

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
3	C.1.3.1	The Contracting Parties shall ensure that there are competent authorities responsible for matters regarding the introduction of noise-related operating restrictions at airports.
4	C.1.4.1	The Contracting Parties shall adopt a balanced approach in dealing with noise problems at airports in their territory. They may also consider economic incentives as a noise management measure.
	C.1.4.2	When considering operating restrictions, the competent authorities shall take into account the likely costs and benefits of the various measures available as well as airport-specific characteristics.
	C.1.4.3	Measures or a combination of measures taken shall not be more restrictive than necessary in order to achieve the environmental objective established for a specific airport. They shall be non-discriminatory on grounds of nationality or identity of air carrier or aircraft manufacturer.
	C.1.4.4	Performance-based operating restrictions shall be based on the noise performance of the aircraft as determined by the certification procedure conducted in accordance with Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation.
5 + Annex II (1-3)	C.1.5.1	When a decision on operating restrictions is being considered, the information as specified in Annex II paragraphs 1-3 of directive 2002/30/EC shall,

		as far as appropriate and possible, for the operating restrictions concerned and for the characteristics of the airport, be taken into account.
7	C.1.7.1	Rules of assessment of operating restrictions shall not apply to: (a) operating restrictions that were already established on the date of implementation of this standard as validated by a decision of the Joint Committee as specified in Annex II paragraph 5 of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation agreement; (b) minor technical changes to operating restrictions of a partial nature that do not have any significant cost implications for the airline operators at any given airport and that have been introduced after implementation of this standard as mentioned above.
9	C.1.9.1	In individual cases, Contracting Parties may authorize, at airports situated in their territory, individual operations of aircraft which could not take place on the basis of the other provisions of Directive 2002/30/EC in cases that: (a) aircraft whose individual operations are of such an exceptional nature that it would be unreasonable to withhold a temporary exemption; (b) aircraft on non-revenue flights for the purpose of alterations, repair or maintenance.
10	C.1.10.1	Contracting Parties shall ensure that, for the application of operating restrictions, procedures for consultation of interested parties are established in accordance with applicable national law.
11	C.1.11.1	A Contracting Party shall forthwith inform the other Contracting Party of any new operating restriction that it has decided to introduce at an airport in its territory.
12	C.1.12.1	Contracting Parties shall ensure the right to appeal against the decisions regarding operating restrictions before an appeal body other than the authority that has adopted the contested decision,

		in accordance with national legislation and procedures.
Annex II (1-3)		Information referred to in Standard C.1.5.1.

C.2: Directive 2006/93/EC Regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988)

Article No.	Standard No.	Standard
1	C.2.1.1	Applicability: a. Aeroplanes with MTOM of 34,000 kg or more; or b. aeroplanes with certified internal accommodation of more than 19 passengers seats.
2	C.2.2.2	Civil subsonic jet aeroplanes shall comply with the standards specified in Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention
3	C.2.3.1	Exemptions from the requirement to operate Civil subsonic jet aeroplanes according to the standards specified in Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention can be given in cases of: (a) aeroplanes with historical interest; (b) temporary use of aeroplanes whose operations are of such an exceptional nature that it would be unreasonable to withhold a temporary exemption; and (c) temporary use of aeroplanes on non-revenue flights for the purposes of alterations, repair or maintenance.
3	C.2.3.2	A Contracting Party shall inform the competent authorities of the other Contracting Parties of the exemption given in case of historical interest. Every Contracting Party shall recognise the exemptions granted by another Contracting Party in respect of aeroplanes entered on the registers of the latter.
5	C.2.5.1	The Contracting Parties shall lay appropriate enforcement measures applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to Directive 2006/93/EC and shall take all measures necessary to ensure that those measures are implemented. The measures provided for must be effective, propor-

		tionate and dissuasive.
--	--	-------------------------

PART D: Air Carrier Liability**D.1: Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents as amended by Regulation (EC) No 889/2002**

Article No	Standard No.	Standard
2(1)(a), 2(1)(c)-(g)	D.1.2.1	The Definitions in Article 2 shall apply to the regulatory requirements and standards relating to air carrier liability in the event of accidents specified in this Annex.
3	D.1.3.1	Application of the Montreal Convention 1999 by the Contracting Parties, including to domestic flights.
5	D.1.5.1	The Contracting Parties shall ensure that air carriers make advance payments to natural persons entitled to compensation as may be required to meet immediate economic needs on a basis proportional to the hardship suffered
6	D.1.6.1	The Contracting Parties shall ensure that all air carriers make available to passengers at all points of sale a summary of the main provisions governing liability for passengers and their baggage.

PART E: Consumer Rights**E.1: Directive 90/314/EEC on package travel, package holidays and package tours**

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	E.1.1.1	Approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Contracting Parties relating to packages sold or offered for sale in the territory of the Contracting Parties.
2	E.1.2.1	The Definitions in Article 2 of Directive 90/314/EEC shall apply to the standards and requirements relating to package travel, package holidays and package tours specified in this An-

		nex as applicable and as appropriate. For the purpose of this annex, the following definition of 'package' shall apply: 'package' means the pre-arranged combination of not fewer than two of the following when sold or offered for sale at an inclusive price: (a) transport; (b) accommodation; (c) Other tourist services not ancillary to transport or accommodation and accounting for a significant proportion of the package. The separate billing of various components of the same package shall not absolve the organizer or retailer from the obligations under this Annex;
3	E.1.3.1	Organizer and retailer must provide full and accurate information. When a brochure is made available to the consumer, it shall indicate in a legible, comprehensible and accurate manner both the price and adequate information concerning: (a) the destination and the means, characteristics and categories of transport used; (b) the type of accommodation, its location, category or degree of comfort and its main features, its approval and tourist classification; (c) the meal plan; (d) the itinerary; (e) general information on passport and visa requirements and health formalities required for the journey and the stay; (f) either the monetary amount or the percentage of the price which is to be paid on account, and the timetable for payment of the balance; (g) whether a minimum number of persons is required for the package to take place and, if so, the deadline for informing the consumer in the event of cancellation. The information which provided is binding unless the following terms are fulfilled: — changes in such particulars have been clearly

		communicated to the consumer before conclusion of the contract, in which case the brochure shall expressly state so, —changes are made later following an agreement between the parties to the contract.
4(1), 4(2)	E.1.4.1	The organizer and/or the retailer shall provide the consumer, in writing or any other appropriate form, before the contract is concluded, with general information on passport and visa requirements applicable and in particular on the periods for obtaining them, as well as with information on the health formalities required for the journey and the stay; The organizer and/or retailer shall also provide the consumer, in writing or any other appropriate form, with the following information in good time before the start of the journey: (i) the times and places of intermediate stops and transport connections as well as details of the place to be occupied by the traveller (e.g. cabin or berth on ship, sleeper compartment on train); (ii) the name, address and telephone number of the organizer's and/or retailer's local representative or, failing that, of local agencies on whose assistance a consumer in difficulty could call. Where no such representatives or agencies exist, the consumer must in any case be provided with an emergency telephone number or any other information that will enable him to contact the organizer and/or the retailer; (iii) in the case of journeys or stays abroad by minors, information enabling direct contact to be established with the child or the person responsible at the child's place of stay; Depending on the particular package, the contract shall contain at least the elements listed below as long as relevant to the particular package; (a) the travel destination(s) and, where periods of stay are involved, the relevant periods, with dates;

		(b) the means, characteristics and categories of transport to be used, the dates, times and points of departure and return; (c) where the package includes accommodation, its location, its tourist category or degree of comfort, its main features, its compliance with the rules of the host State concerned and the meal plan; (d) whether a minimum number of persons is required for the package to take place and, if so, the deadline for informing the consumer in the event of cancellation; (e) the itinerary; (f) visits, excursions or other services which are included in the total price agreed for the package; (g) the name and address of the organizer, the retailer and, where appropriate, the insurer; (h) the price of the package, an indication of the possibility of price revisions referred to in Standard E.1.4.2 and an indication of any dues, taxes or fees chargeable for certain services (landing, embarkation or disembarkation fees at ports and airports, tourist taxes) where such costs are not included in the package; (i) the payment schedule and method of payment; (j) special requirements which the consumer has communicated to the organizer or retailer when making the booking, and which both have accepted; (k) periods within which the consumer must make any complaint concerning failure to perform or improper performance of the contract. All the terms of the contract shall be set out in writing or such other form as is comprehensible and accessible to the consumer and must be communicated to him before the conclusion of the contract; the consumer shall also be given a copy of these terms.
--	--	--

4(4)	E.1.4.2	Prohibition to change the price unless the contract expressly provides for the possibility of upward or downward revision and states precisely how the revised price is to be calculated and solely to allow for variations in: —transportation costs, including the cost of fuel, —dues, taxes or fees chargeable for certain services, such as landing taxes or embarkation or disembarkation fees at ports and airports, —the exchange rates applied to the particular package, —hotel accommodation costs. During a fixed period of time, to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party, prior to the departure date stipulated, the price stated in the contract shall not be increased provided that the consumer has paid the full price of the package.
4(5)	E.1.4.3	in the event of changing an essential term of the contract before the departure, the consumer will have the right to: —either to withdraw from the contract without penalty, —or to accept a rider to the contract specifying the alterations made and their impact on the price.
4(6)	E.1.4.4	In the event of cancellation of the package before the agreed date of departure for reasons which are not the fault of the consumer, the consumer will be entitled: (a) either to take a substitute package of equivalent or higher quality where the organizer and/or retailer is able to offer him such a substitute. If the replacement package offered is of lower quality, the organizer shall refund the difference in price to the consumer; (b) or to be repaid as soon as possible all sums paid by him under the contract. In such a case, he shall be entitled, if appropriate, to be compensated by either the organizer or the

		retailer, whichever the relevant Contracting Party's law requires, for non-performance of the contract, except where: (i) cancellation is on the grounds that the number of persons enrolled for the package is less than the minimum number required and the consumer is informed of the cancellation, in writing, within the period indicated in the package description; or (ii) cancellation, excluding overbooking, is for reasons of force majeure, i.e. unusual and unforeseeable circumstances beyond the control of the party by whom it is pleaded, the consequences of which could not have been avoided even if all due care had been exercised.
4(7)	E.1.4.5	Where, after departure, a significant proportion of the services contracted for is not provided or the organizer perceives that he will be unable to procure a significant proportion of the services to be provided the consumer shall be entitled to: Suitable alternative arrangements, at no extra cost to the consumer, for the continuation of the package, and where appropriate, compensation for the difference between the services offered and those supplied. If it is impossible to make such arrangements or these are not accepted by the consumer for good reasons, the organizer shall, where appropriate, provide the consumer, at no extra cost, with equivalent transport back to the place of departure, or to another return-point to which the consumer has agreed and shall, where appropriate, compensate the consumer.
5(1)	E.1.5.1	The Contracting Parties shall take the necessary steps to ensure that the organizer and/or retailer party to the contract is liable to the consumer for the proper performance of the obligations arising from the contract, irrespective of whether such obligations are to be performed by that organizer and/or retailer or by other suppliers of services, without prejudice to the right of the organizer

		and/or retailer to pursue those other suppliers of services.
5(2)-5(4)	E.1.5.2	The consumer will have a right to compensation in case of failure to perform or the improper performance of the contract unless certain terms which are detailed in Directive 90/314/EEC are fulfilled. The organizer and/or retailer party to the contract shall be required to give prompt assistance to a consumer in difficulty even if the organiser or retailer is not responsible for damages due to the fact that the failures are attributable to a third party unconnected with the provision of the services contracted for, and are unforeseeable or unavoidable, or due to the fact that such failures are due to a case of force majeure such as that defined in Standard E.1.4.4, or to an event which the organizer and/or retailer or the supplier of services, even with all due care, could not foresee or forestall.
6	E.1.6.1	In cases of complaint, the organizer and/or retailer must make prompt efforts to find appropriate solutions.

E.3: Regulation (EC) No 261/2004 Establishing common rules on compensation and assistance to passenger in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flight

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	E.3.1.1	Establishment of minimum rights for passengers when: (a) They are denied boarding against their will; (b) their flight is cancelled; (c) their flight is delayed.
2	E.3.2.1	The Definitions in Article 2 of Regulation (EC) No 261/2004 shall apply to the standards and requirements relating to the establishment of common rules on compensation and assistance to passenger in the event of denied boarding and of can-

		cancellation or long delay of flight specified in this Annex as applicable and appropriate.
3(2)-(3)	E.3.3.1	The regulatory requirements and standards shall apply on the condition that passengers: (a) have a confirmed reservation on the flight concerned and, except in the case of cancellation referred to in Article 5 of Regulation (EC) No 261/2004, present themselves for check-in, —as stipulated and at the time indicated in advance by the air carrier, the tour operator or an authorised travel agent and it was proved that the passenger has received a notification, or, if no time is indicated, —not later than a fixed period of time to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party before the published departure time; or (b) have been transferred by an air carrier or tour operator from the flight for which they held a reservation to another flight, irrespective of the reason. The regulatory requirements and standards shall not apply to passengers travelling free of charge or at a reduced fare not available directly or indirectly to the public. However, it shall apply to passengers having tickets issued under a frequent flyer programme or other commercial programme by an air carrier or tour operator.
4(1)	E.3.4.1	When an operating air carrier reasonably expects to deny boarding on a flight, it shall first call for volunteers to surrender their reservations in exchange for benefits under conditions to be agreed between the passenger concerned and the operating air carrier. Volunteers shall be assisted in accordance with Article 8 of Regulation 261/2004. Such assistance being additional to the benefits mentioned in this standard.

4(2)	E.3.4.2	If an insufficient number of volunteers come forward to allow the remaining passengers with reservations to board the flight, the operating air carrier may then deny boarding to passengers against their will.
4(3)	E.3.4.3	If boarding is denied to passengers against their will, the operating air carrier shall compensate them and assist them (passengers shall be offered the choice between reimbursement of the cost of the ticket together with, when relevant, a return flight; or re-routing under comparable transport conditions to the final destination at the earliest opportunity; or re-routing under comparable transport conditions to the final destination at a later date at the passenger's convenience subject to availability of seats; meals and refreshments; two telephone calls, fax/e-mail; hotel accommodation, when necessary, and transport between the airport and place of accommodation) in accordance with the relevant legislation of the Contracting Party.
5(1)	E.3.5.1	In case of cancellation of a flight, the passengers concerned shall: (a) be offered assistance by the operating air carrier ((i) choice between reimbursement of the cost of the ticket together with, when relevant, a return flight; or re-routing under comparable transport conditions to the final destination at the earliest opportunity; or re-routing under comparable transport conditions to the final destination at a later date at the passenger's convenience subject to availability of seats; and (ii) in the event of re-routing, meals and refreshments and two telephone calls, fax/e-mail as well as hotel accommodation, when necessary, and transport between the airport and place of accommodation) and (b) have the right to compensation by the operating air carrier, unless they are informed of the cancellation well in advance of the scheduled time of departure (a fixed time period to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party) or they are informed at a later stage and are of-

		ferred re-routing allowing them to depart and reach their final destination within a fixed periods of time (close to the scheduled time of departure and arrival) to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party.
5(2)	E.3.5.2	When passengers are informed of the cancellation, an explanation shall be given concerning possible alternative transport.
5(3)	E.3.5.3	An operating air carrier shall not be obliged to pay compensation, if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.
5(4)	E.3.5.4	The burden of proof concerning the questions as to whether and when the passenger has been informed of the cancellation of the flight shall rest with the operating air carrier.
6	E.3.6.1	When an operating air carrier reasonably expects a flight to be delayed beyond its scheduled time of departure by two hours or more, passengers shall be offered assistance by the operating air carrier (meals and refreshments and two telephone calls, fax/e-mail); when the delay is at least five hours, the passenger has a choice of waiting for original flight or reimbursement of the cost of the ticket together with, when relevant, a return flight, and additional assistance of hotel accommodation, when an overnight stay of one or more nights is required, and transport between the airport and place of accommodation.
7	E.3.7.1	Where compensation is to be provided, passengers shall receive compensation amounting to: (a) 1,250 NIS or EUR 250 for all flights of 2 000 kilometres or less; (b) 2,000 NIS or EUR 400 for flights between 2 000 and 4 500 kilometres; (c) 3,000 NIS or EUR 600 for all flights not falling under (a) or (b).

		In determining the distance, the basis shall be the last destination at which the denial of boarding or cancellation will delay the passenger's arrival after the scheduled time. When passengers are offered re-routing to their final destination on an alternative flight, the arrival time of which does not exceed the scheduled arrival time of the flight originally booked by certain short fixed period of time to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party, the operating air carrier may reduce the compensation by 50 %. The compensation shall be paid in cash, by electronic bank transfer, or cheques or, with the signed agreement of the passenger, in travel vouchers and/or other services.
8(3)	E.3.8.1	When, in the case where a town, city or region is served by several airports, an operating air carrier offers a passenger a flight to an airport alternative to that for which the booking was made, the operating air carrier shall bear the cost of transferring the passenger from that alternative airport either to that for which the booking was made, or to another close-by destination agreed with the passenger.
10(1)	E.3.10.1	If an operating air carrier places a passenger in a class higher than that for which the ticket was purchased, it may not request any supplementary payment.
10(2)	E.3.10.2	If an operating air carrier places a passenger in a class lower than that for which the ticket was purchased, it shall provide reimbursement in accordance with the relevant legislation of the Contracting Party.
11(1)	E.3.11.1	Operating air carriers shall give priority to carrying persons with reduced mobility and any persons or certified service dogs accompanying them, as well as unaccompanied children.

11(2), 9(3)	E.3.11.2	In cases of denied boarding, cancellation and delays, persons with reduced mobility and any persons accompanying them, as well as unaccompanied children, shall have the right to care as soon as possible. When providing care, the operating air carrier shall pay particular attention to the needs of persons with reduced mobility and any persons accompanying them, as well as to the needs of unaccompanied children
12	E.3.12.1	The standards delivered in Regulation 261/2004 shall apply without prejudice to a passenger's rights to further compensation. The compensation granted under Regulation 261/2004 may be deducted from such compensation. Without prejudice to relevant principles and rules of national law, the above shall not apply to passengers who have voluntarily surrendered a reservation under Article 4(1) of Regulation 261/2004.
13	E.3.13.1	In cases where an operating air carrier pays compensation or meets the other obligations incumbent on it under Regulation 261/2004, no provision of the Regulation may be interpreted as restricting its right to seek compensation from any person, including third parties, in accordance with the law applicable. In particular, Regulation 261/2004 shall in no way restrict the operating air carrier's right to seek reimbursement from a tour operator or another person with whom the operating air carrier has a contract. Similarly, no provision of the Regulation may be interpreted as restricting the right of a tour operator or a third party, other than a passenger, with whom an operating air carrier has a contract, to seek reimbursement or compensation from the operating air carrier in accordance with applicable relevant laws.
14(1)	E.3.14.1	The operating air carrier shall ensure that at check-in a clearly legible notice containing the following text (or similar content) is displayed in a manner clearly visible to passengers: 'If you are

		denied boarding or if your flight is cancelled or delayed, ask at the check-in counter or boarding gate for the text stating your rights, particularly with regard to compensation and assistance'.
14(2)	E.3.14.2	An operating air carrier denying boarding or cancelling a flight shall provide each passenger affected with a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with Regulation 261/2004. It shall also provide each passenger affected by a significant delay with an equivalent notice.
15	E.3.15.1	Obligations vis-à-vis passengers pursuant to this Regulation may not be limited or waived, notably by a derogation or restrictive clause in the contract of carriage. If, nevertheless, such a derogation or restrictive clause is applied in respect of a passenger, or if the passenger is not correctly informed of his rights and for that reason has accepted compensation which is inferior to that provided for in Regulation 261/2004, the passenger shall still be entitled to take the necessary proceedings before the competent courts in order to obtain additional compensation.
16	E.3.16.1	The Contracting Parties shall ensure the enforcement of these regulatory requirements and standards stemming from Regulation 261/2004. The enforcement measures, which may include enforcement measures based on court rulings in the field of civil law, shall be effective, proportionate and dissuasive.

E.4: Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1(1)	E.4.1.1	Establishment of rules for the protection of and provision of assistance to disabled persons and persons with reduced mobility travelling by air, both to protect them against discrimination and to ensure that they receive assistance.
2	E.4.2.1	The Definitions in Article 2 of Regulation (EC) No 1107/2006 shall apply to the standards and requirements concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air specified in this Annex as applicable and appropriate.
3	E.4.3.1	An air carrier or its agent or a tour operator shall not refuse, on the ground of disability, to accept a reservation for a flight or to embark a disabled person or a person with reduced mobility, provided that the person concerned has a valid ticket and reservation.
4(1)	E.4.4.1	An air carrier or its agent or a tour operator may refuse, on the ground of disability, to accept a reservation from or to embark a disabled person or a person with reduced mobility: (a) in order to meet applicable safety requirements established by international or national law or in order to meet safety requirements established by the authority that issued the air operator's certificate to the air carrier concerned; (b) if the size of the aircraft or its doors makes the embarkation or carriage of that disabled person or person with reduced mobility physically impossible. In the event of refusal to accept a reservation on

		the grounds referred to under points (a) or (b), the air carrier, its agent or the tour operator shall make reasonable efforts to propose an acceptable alternative to the person in question. A disabled person or a person with reduced mobility who has been denied embarkation on the grounds of his or her disability or reduced mobility and any person accompanying this person shall be offered the right to reimbursement or re-routing as provided for in Article 8 of Regulation 261/2004. The right to the option of a return flight or re-routing shall be conditional upon all safety requirements being met.
4(2)	E.4.4.2	In order to meet applicable safety requirements established by international or national law or in order to meet safety requirements established by the authority that issued the air operator's certificate to the air carrier concerned - an air carrier or its agent or a tour operator may require that a disabled person or person with reduced mobility be accompanied by another person who is capable of providing the assistance required by that person.
4(3)	E.4.4.3	Obligation on carriers or their agents to provide passengers with disability information regarding safety rules that they apply to the carriage of disabled persons and persons with reduced mobility, as well as any restrictions on their carriage or on that of mobility equipment due to the size of aircraft. A tour operator shall make such safety rules and restrictions available for flights included in package travel, package holidays and package tours which it organises, sells or offers for sale.
4(4)	E.4.4.4	When an air carrier or its agent or a tour operator exercises derogation under standards E.4.4.1 or E.4.4.2, it shall immediately inform the disabled person or person with reduced mobility of the reasons therefore. On request, an air carrier, its agent or a tour operator shall communicate these reasons

		in writing to the disabled person or person with reduced mobility within a fixed period of time from the request, as short as possible, to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party, taking into account the interests of persons with reduced mobility.
5(1)-5(2)	E.4.5.1	The managing body of an airport shall, taking account of local conditions, designate points of arrival and departure within the airport boundary or at a point under the direct control of the managing body, both inside and outside terminal buildings, at which disabled persons or persons with reduced mobility can, with ease, announce their arrival at the airport and request assistance. The points of arrival and departure shall be clearly signed and shall offer basic information about the airport, in accessible formats.
6(1)	E.4.6.1	Air carriers, their agents and tour operators shall take all measures necessary for the receipt, at all their points of sale in the territory of the Contracting Parties to which the Treaty applies, including sale by telephone and via the Internet, of notifications of the need for assistance made by disabled persons or persons with reduced mobility.
6(2)-6(3)	E.4.6.2	When an air carrier or its agent or a tour operator receives a prior notification of the need for assistance, it shall transmit the information concerned before the published departure time for the flight: (a) to the managing bodies of the airports of departure, arrival and transit, and (b) to the operating air carrier, if a reservation was not made with that carrier, unless the identity of the operating air carrier is not known at the time of notification, in which case the information shall be transmitted as soon as practicable. The exact definitions and specifications of "prior notification" shall be determined in the Contracting Parties relevant rules and procedures.
6(4) +		As soon as possible after the departure of the

Annex I		flight, an operating air carrier shall inform the managing body of the airport of destination, if situated in the territory of a Contracting Party, of the number of disabled persons and persons with reduced mobility on that flight requiring assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 and of the nature of that assistance.
7(1)	E.4.7.1	When a disabled person or person with reduced mobility arrives at an airport for travel by air, the managing body of the airport shall be responsible for ensuring the provision of the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 in such a way that the person is able to take the flight for which he or she holds a reservation, provided that the notification of the person's particular needs for such assistance has been made to the air carrier or its agent or the tour operator concerned with prior notice. This notification shall also cover a return flight, if the outward flight and the return flight have been contracted with the same air carrier. The exact definitions and specifications of "prior notice", shall be determined in the Contracting Parties relevant rules and procedures.
7(2)	E.4.7.2	Where use of a recognised assistance dog is required, this shall be accommodated provided that notification is made to the air carrier or its agent or the tour operator in accordance with applicable national rules covering the carriage of assistance dogs on board aircraft, where such rules exist.
7(3)	E.4.7.3	If no notification is made in accordance with relevant national rules, the managing body shall make all reasonable efforts to provide assistance in such a way that the person concerned is able to take the flight for which he or she holds a reservation.
7(4)	E.4.7.4	The provisions of Standard E.4.7.1 shall apply on condition that: (a) the person presents himself or herself in time for check-in (b) the person arrives in time at a point within the airport boundary designated according to standard E.4.5.1. The exact

		definitions and specifications of "in time", shall be determined in the Contracting Parties relevant rules and procedures.
7(5)	E.4.7.5	When a disabled person or person with reduced mobility transits through an airport of a Contracting Party, or is transferred by an air carrier or a tour operator from the flight for which he or she holds a reservation to another flight, the managing body shall be responsible for ensuring the provision of the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 in such a way that the person is able to take the flight for which he or she holds a reservation.
7(6)-7(7)	E.4.7.6	On the arrival by air of a disabled person or person with reduced mobility at an airport of a Contracting Party, the managing body of the airport shall be responsible for ensuring the provision of the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 in such a way that the person is able to reach his or her point of departure from the airport as referred to in standard E.4.5.1. The assistance provided shall, as far as possible, be appropriate to the particular needs of the individual passenger.
8	E.4.8.1	The managing body of an airport shall be responsible for ensuring the provision of the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 without additional charge to disabled persons and persons with reduced mobility. The managing body may provide such assistance itself. Alternatively, in keeping with its responsibility, and subject always to compliance with the quality standards referred to in Standard E.4.9.1, the managing body may contract with one or more other parties for the supply of the assistance. In cooperation with airport users, through the Airport Users Committee where one exists, the managing body may enter into such a contract or contracts on its own initiative or on request, including from an air carrier, and taking into account the existing

		services at the airport concerned. In the event that it refuses such a request, the managing body shall provide written justification.
9	E.4.9.1	With the exception of airports whose annual traffic is less than 150 000 commercial passenger movements, the managing body shall set quality standards for the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 and determine resource requirements for meeting them, in cooperation with airport users, through the Airport Users Committee where one exists, and organisations representing disabled passengers and passengers with reduced mobility. In the setting of such standards, full account shall be taken of internationally recognised policies and codes of conduct concerning facilitation of the transport of disabled persons or persons with reduced mobility, notably the ECAC Code of Good Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility. The managing body of an airport shall publish its quality standards. An air carrier and the managing body of an airport may agree that, for the passengers whom that air carrier transports to and from the airport, the managing body shall provide assistance of a higher standard than the standards referred to above or provide services additional to those specified in Annex I of Regulation 1107/2006.
10 + Annex II	E.4.10.1	An air carrier shall provide the assistance specified in Annex II of Regulation 1107/2006 without additional charge to a disabled person or person with reduced mobility departing from, arriving at or transiting through an airport to which Regulation 1107/2006 applies provided that the person in question fulfils the conditions set out in standard E.4.7.1, E.4.7.2 and E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Air carriers and airport managing bodies shall: (a) ensure that all their personnel, including those

		employed by any sub-contractor, providing direct assistance to disabled persons and persons with reduced mobility have knowledge of how to meet the needs of persons having various disabilities or mobility impairments; (b) provide disability-equality and disability-awareness training to all their personnel working at the airport who deal directly with the travelling public; (c) ensure that, upon recruitment, all new employees attend disability related training and that personnel receive refresher training courses when appropriate.
12	E.4.12.1	Where wheelchairs or other mobility equipment or assistive devices are lost or damaged whilst being handled at the airport or transported on board aircraft, the passenger to whom the equipment belongs shall be compensated, in accordance with rules of international and national law.
13	E.4.13.1	Obligations towards disabled persons and persons with reduced mobility pursuant to Regulation 1107/2006 shall not be limited or waived.
14	E.4.14.1	Each Contracting Party shall designate a body or bodies responsible for the enforcement of Regulation 1107/2006 as regards flights departing from or arriving at airports situated in its territory. Where appropriate, this body or bodies shall take the measures necessary to ensure that the rights of disabled persons and persons with reduced mobility are respected, including compliance with the quality standards referred to in Standard E.4.9.1. The Contracting Parties shall inform each other of the body or bodies designated.
15	E.4.15.1	A disabled person or person with reduced mobility who considers that Regulation 1107/2006 has been infringed may bring the matter to the attention of the managing body of the airport or to the attention of the air carrier concerned, as the case may be. If the disabled person or person with reduced mobility cannot obtain satisfaction in such way, complaints may be made to any body or bod-

		ies designated under standard E.4.14.1, about an alleged infringement of this Regulation. The Contracting Parties shall take measures to inform disabled persons and persons with reduced mobility of their rights under Regulation 1107/2006 and of the possibility of complaint to the designated body or bodies.
16	E.4.16.1	The Contracting Parties shall lay down rules on penalties applicable to infringements of Regulation 1107/2006 and shall take all the measures necessary to ensure that those rules are implemented. The penalties provided for must be effective, proportionate and dissuasive. A Contracting Party shall, upon request from the other Contracting Party, notify the provisions concerning the penalties to that other Contracting Party.

PART F:

F.1: Council Directive 2000/79/EEC of 27 November 2000 concerning the European agreement on the organisation of working time of mobile workers in civil aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Clause No. (of the Annex)	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	F.1.1.1	The standards and requirements specified in this Annex apply to the working time of mobile staff in civil aviation.
2	F.1.2.1	The Definitions in Clause 2 of Council Directive 2000/79/EEC shall apply to the standards and requirements relating to the working time of mobile workers in civil aviation specified in this Annex as applicable and appropriate.
3(1)	F.1.3.1	Flight crew members in civil aviation are entitled

		to paid annual leave of at least four weeks, in accordance with the conditions for entitlement to, and granting of, such leave laid down by national legislation and/or practice. Cabin crew members in civil aviation are entitled to paid annual leave in accordance with the applicable legislation of the Contracting Party.
4(1a)	F.1.4.1	Mobile staff in civil aviation are entitled to a free health assessment before their assignment and thereafter at regular intervals.
4(1b)	F.1.4.2	Mobile staff in civil aviation suffering from health problems recognized as being connected with the fact that they also work at night will be transferred whenever possible to mobile or non-mobile day work to which they are suited.
4(2)	F.1.4.3	The free health assessment shall comply with medical confidentiality.
4(3)	F.1.4.4	The free health assessment may be conducted within the national health system.
5(1)	F.1.5.1	Mobile staff in civil aviation will have safety and health protection appropriate to the nature of their work.
5(2)	F.1.5.2	Adequate protection and prevention services or facilities with regard to the safety and health of mobile staff in civil aviation will be available at all times
6	F.1.6.1	Necessary measures will be taken to ensure that an employer, who intends to organize work according to a certain pattern, takes account of the general principle of adapting work to the worker.
7	F.1.7.1	Information concerning specific working patterns of mobile staff in civil aviation should be provided to the competent authorities, if they so request.
8(1)	F.1.8.1	Working time should be looked at without prejudice to any future legislation in the Contracting Parties on flight and duty time limitations and

		rest requirements and in conjunction with national legislation on this subject which should be taken into consideration in all related matters.
8(2)	F.1.8.2	The maximum block flying time shall be limited to 900 hours. To this purpose - 'Block flying time' means the time a mobile staff member is in position at the cockpit (for flight crew members) or at the cabin (for cabin crew members), from the moment an aircraft first started moving from its parking place for the purpose of taking off until the moment it comes to rest on the designated parking position and until all engines are stopped. A deviation of 15 % for flight crew members and 20 % for cabin crew members in the quantitative figure mentioned in this Standard shall be considered as an equivalent standard.
8(3)	F.1.8.3	The maximum annual working time shall be spread as evenly as practicable throughout the year.
9	F.1.9.1	Mobile staff in civil aviation shall be given days free of all duty and standby, which are notified in advance, as follows: (a) at least 7 days in each calendar month, which may include any rest periods required by law; and (b) at least 96 days in each calendar year, which may include any rest periods required by law. A deviation of 20 % in the quantitative figures mentioned in this Standard shall be considered as an equivalent standard.