



Brussel, 22.11.2012  
COM(2012) 688 final

2012/0323 (NLE)

Voorstel voor een

**BESLUIT VAN DE RAAD**

**betreffende de ondertekening, namens de Europese Unie, en de voorlopige toepassing van de Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Staat Israël, anderzijds**

## TOELICHTING

### 1. Achtergrond van het voorstel

#### • **Motivering en doel van het voorstel**

Op basis van een mandaat dat de Raad in april 2008 heeft verleend, heeft de Commissie onderhandeld over de Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds. De luchtdiensten tussen de EU en de Staat Israël zijn momenteel geregeld in bilaterale overeenkomsten tussen afzonderlijke lidstaten en de Staat Israël. In het kader van het externe luchtvaartbeleid van de EU wordt met buurlanden onderhandeld over uitgebreide overeenkomsten voor luchtdiensten, voor zover is aangetoond dat dergelijke overeenkomsten een toegevoegde waarde hebben en economische voordelen opleveren. Doelstellingen van de Overeenkomst:

- de markten geleidelijk en wederzijds openstellen, voor wat de toegang tot routes en capaciteit betreft;
- aanzetten tot regelgevende samenwerking en harmonisering van regels en benaderingen, op basis van de EU-wetgeving op luchtvaartgebied;
- luchtdiensten bevorderen op basis van mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen, met zo weinig mogelijk overheidsinmenging en regulering;
- non-discriminatie en een gelijk speelveld voor ondernemingen tot stand brengen.

#### • **Algemene context**

Het algemene doel van de onderhandelingsrichtsnoeren was te onderhandelen over een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst, teneinde de toegang tot elkaars markten geleidelijk en wederzijds te liberaliseren en te zorgen voor overeenstemming van de regelgeving en effectieve toepassing van de EU-normen.

Op 30 juli 2012 hebben beide partijen een ontwerpovereenkomst geparafeerd, overeenkomstig de onderhandelingsrichtsnoeren.

#### • **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

De bepalingen van de Overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen lidstaten en de Staat Israël. Het is echter toegestaan bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige Overeenkomst vallen, verder te blijven uitoefenen voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie tussen de lidstaten en hun onderdanen.

#### • **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Unie**

De sluiting van een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met de regering van de Staat Israël is een belangrijke stap in de ontwikkeling van het externe luchtvaartbeleid van de EU, en met name de ruimere Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte, zoals omschreven in Mededeling COM(2005) 79 definitief van de Commissie "Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap".

### 2. Raadpleging van belanghebbende partijen en effectbeoordeling

De Commissie heeft de onderhandelingen gevoerd in overleg met een bijzonder comité, overeenkomstig artikel 218, lid 4, van het VWEU.

Bovendien heeft zij gedurende het volledige onderhandelingsproces de belanghebbenden geraadpleegd.

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

*Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten*

De Commissie heeft overleg gepleegd met belanghebbenden, met name via het Overlegforum, bestaande uit vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en vakbonden.

*Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden*

De opmerkingen van de belanghebbenden, die vaak mondeling werden gemaakt tijdens de acht onderhandelingsronden die meer dan drie jaar duurden of tijdens tal van voorbereidende EU-vergaderingen, hadden vooral betrekking op een zo snel mogelijke openstelling van de luchtvaartmarkt tussen de EU en Israël (vluchten van/naar de EU van/naar Israël) en op het in overeenstemming brengen van de regelgeving. De belanghebbenden wilden er ook op toezien dat de EU-regels inzake slots worden nageleefd in de Overeenkomst.

Bij de voorbereiding van het onderhandelingsstandpunt van de Unie is rekening gehouden met alle opmerkingen van de belanghebbenden. Na afloop van de onderhandelingen hebben de belanghebbenden te kennen gegeven dat zij de Overeenkomst graag willen ondertekenen en toepassen.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

In een verslag over het economische effect van de Overeenkomst, dat consultants in 2007 voor de Commissie hebben opgesteld, wordt geraamd dat de Overeenkomst tot 96 miljoen euro per jaar aan meerwaarde voor de consumenten zal opleveren, ten gevolge van de lagere tarieven. Uit die analyse bleek ook dat de Overeenkomst positieve gevolgen zal hebben voor de werkgelegenheid.

De mededeling van de Commissie van 9 november 2007 (COM(2007) 691 definitief) bevat een samenvatting van dit verslag.

De Overeenkomst voorziet in de oprichting van een Gemengd Comité dat tot taak krijgt zich bezig te houden met de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst en de beoordeling van het effect ervan.

### 3. **Juridische elementen van het voorstel**

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

De Overeenkomst bestaat uit de hoofdtekst, waarin de basisbeginselen zijn uiteengezet, en zes bijlagen: bijlage I inzake overeengekomen diensten en gespecificeerde routes; bijlage II inzake overgangsbepalingen; bijlage III met een lijst van de staten die vermeld zijn in de artikelen 3, 4 en 8 van de Overeenkomst; bijlage IV inzake regels voor de burgerluchtvaart; bijlage V inzake overeengekomen basisfrequenties op bepaalde routes; en bijlage VI inzake regelgevende eisen en normen.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, leden 5 en 8, eerste alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

De bepalingen van de Overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van de bestaande regelingen van individuele lidstaten. De Overeenkomst creëert gelijke en uniforme voorwaarden voor markttoegang voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen tegelijk en voert nieuwe regelingen in voor regelgevende samenwerking en convergentie tussen de Europese Unie en de Staat Israël op gebieden die van essentieel belang zijn voor de veilige, beveiligde en efficiënte exploitatie van luchtdiensten. Deze regelingen zijn alleen mogelijk op EU-niveau, omdat het hier gaat om een aantal gebieden waarvoor uitsluitend de Unie bevoegd is.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Unie worden verwezenlijkt.

De Overeenkomst voorziet in de gelijktijdige uitbreiding van haar bepalingen tot de 27 lidstaten, waarbij dezelfde regels zonder onderscheid van toepassing zijn op en ten goede komen aan alle EU-luchtvaartmaatschappijen, ongeacht hun land van herkomst. De luchtvaartmaatschappijen zullen vrij vluchten kunnen uitvoeren van ieder punt in de Europese Unie naar ieder punt in de Staat Israël, hetgeen nu niet het geval is.

Door de geleidelijke opheffing van alle markttoegangsbeperkingen tussen de EU en de Staat Israël zullen niet alleen nieuwe spelers op de markt komen en kansen ontstaan om naar onvoldoende bediende luchthavens te vliegen, maar zal ook de consolidatie tussen EU-luchtvaartmaatschappijen worden bevorderd.

De Overeenkomst garandeert dat alle EU-luchtvaartmaatschappijen toegang krijgen tot commerciële opportuniteiten, zoals de mogelijkheid om vrij prijzen vast te stellen. Een andere doelstelling van het mandaat is een gelijk speelveld te creëren voor alle EU- en Israëlische luchtvaartmaatschappijen; hiervoor is intensieve samenwerking op regelgevingsgebied vereist, hetgeen alleen mogelijk is op het niveau van de Unie.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel. Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

Er wordt een Gemengd Comité opgericht voor het bespreken van kwesties met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst. Dat comité zal overleg over nieuwe initiatieven of ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving aanmoedigen en mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van de Overeenkomst bekijken. Het Gemengd Comité wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van de Commissie en de lidstaten.

De lidstaten blijven hun traditionele administratieve taken met betrekking tot internationaal luchtvervoer uitvoeren, maar in het kader van gemeenschappelijke regels die uniform worden toegepast.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld(e) instrument(en): internationale overeenkomst.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn:

externe luchtvaartbetrekkingen kunnen alleen kracht worden bijgezet door internationale overeenkomsten.

#### **4. Gevolgen voor de begroting**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

Voorstel voor een

## BESLUIT VAN DE RAAD

**betreffende de ondertekening, namens de Europese Unie, en de voorlopige toepassing van de Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Staat Israël, anderzijds**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, juncto artikel 218, leden 5 en 8, eerste alinea,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie heeft namens de Unie en de lidstaten onderhandeld over een Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomst tussen de regering van de Staat Israël en de Europese Unie en haar lidstaten (hierna "de Overeenkomst" genoemd), overeenkomstig het besluit van de Raad van 8 april 2008 waarbij de Commissie wordt gemachtigd onderhandelingen te openen. De onderhandelingen zijn met succes voltooid en zijn op 30 juli 2012 uitgemond in de parafering van de Overeenkomst.
- (2) Onder voorbehoud van sluiting op een later tijdstip dient de Overeenkomst te worden ondertekend en voorlopig te worden toegepast,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

### *Artikel 1* *Ondertekening*

1. De ondertekening van de Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Staat Israël, anderzijds, wordt namens de Unie toegestaan, onder voorbehoud van de sluiting van de Overeenkomst.

De tekst van de Overeenkomst is als bijlage dit besluit gevoegd.

2. Het Secretariaat-generaal van de Raad stelt het volmachtinstrument op dat de persoon (personen) die daartoe door de onderhandelaar over de Overeenkomst is (zijn) aangewezen, machtiging verleent de Overeenkomst, onder voorbehoud van de sluiting ervan, te ondertekenen.

*Artikel 2*  
*Voorlopige toepassing*

In afwachting van haar inwerkingtreding wordt de Overeenkomst vanaf de datum van ondertekening voorlopig toegepast.

*Artikel 3*  
*Gemengd Comité*

De Europese Unie wordt in het bij artikel 22 opgerichte Gemengd Comité vertegenwoordigd door de Commissie.

*Artikel 4*  
*Arbitrage*

1. De Commissie vertegenwoordigt de Unie in arbitrageprocedures overeenkomstig artikel 23 van de Overeenkomst.
2. Iedere krachtens artikel 23 van de Overeenkomst te nemen maatregel inzake aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Unie vallen, wordt genomen door de Commissie, in overleg met een Bijzonder Comité van door de Raad benoemde vertegenwoordigers van de lidstaten.

*Artikel 5*  
*Inwerkingtreding*

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het wordt vastgesteld. Het besluit wordt bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*  
*[...]*

**BIJLAGE**

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



HET KONINKRIJK BELGIË,  
DE REPUBLIEK BULGARIJE,  
DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,  
HET KONINKRIJK DENEMARKEN,  
DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,  
DE REPUBLIEK ESTLAND,  
DE HELLEENSE REPUBLIEK,  
HET KONINKRIJK SPANJE,  
DE FRANSE REPUBLIEK,  
IERLAND,  
DE ITALIAANSE REPUBLIEK,  
DE REPUBLIEK CYPRUS,  
DE REPUBLIEK LETLAND,  
DE REPUBLIEK LITOUWEN,  
HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,  
HONGARIJE,  
DE REPUBLIEK MALTA,  
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,  
DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,  
DE REPUBLIEK POLEN,  
DE PORTUGESE REPUBLIEK,  
ROEMENIË,  
DE REPUBLIEK SLOVENIË,  
DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,  
DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

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

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

DE EUROPESE UNIE,

enerzijds, en

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

anderzijds,

De wens uitdrukkelijk een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen, dat gebaseerd is op eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op een markt met een minimum aan overheidsbemoeienis en regulering;

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

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

De wens uitdrukkelijk dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden op open markten;

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

De wens uitdrukkelijk dat alle sectoren van de luchtvervoerssector, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerd klimaat;

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

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

Nota nemende van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opgesteld te Chicago op 7 december 1944;

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

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

De wens uitdrukking een gelijk speelveld tot stand te brengen, waardoor luchtvaartmaatschappijen billijke en gelijke kansen genieten om luchtvervoer aan te bieden;

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

Het belang bevestigend van milieubescherming bij de ontwikkeling en toepassing van het internationale luchtvaartbeleid en erkennende dat soevereine staten het recht hebben passende milieubeschermingsmaatregelen te nemen;

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

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

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

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

zijn als volgt overeengekomen:

## ARTIKEL 1

### Definities

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

- (1) "overeengekomen diensten" en "gespecificeerde routes": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 (Verkeersrechten) en bijlage I bij deze Overeenkomst;
- (2) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst, de bijlagen daarbij en eventuele wijzigingen daarvan;
- (3) "luchtvaartmaatschappij": een onderneming met een geldige exploitatievergunning;
- (4) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer met civiele luchtvaartuigen van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregeld en niet-geregeld (charter) luchtvervoer en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten;
- (5) "Associatieovereenkomst": de Euro-Mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Staat Israël, anderzijds, ondertekend te Brussel op 20 november 1995;
- (6) "bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of –entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze Overeenkomst;
- (7) "partijen": enerzijds de Europese Unie of haar lidstaten, of de Europese Unie en haar lidstaten, overeenkomstig hun respectieve bevoegdheden, en anderzijds Israël;
- (8) "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
  - (a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94 bis van het Verdrag van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Israël als de lidstaat of lidstaten van de Europese Unie, en
  - (b) alle bijlagen of wijzigingen van bijlagen die krachtens artikel 90 van het Verdrag zijn goedgekeurd, voor zover die bijlage of wijziging op een gegeven ogenblik geldt voor zowel Israël als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Unie;
- (9) "EU-Verdragen": het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- (10) "recht van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat (de "verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de "ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;

- (11) "deugdelijkheid": het feit dat een luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten kan exploiteren, d.w.z. dat ze over voldoende financiële middelen en adequate managementdeskundigheid beschikt en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- (12) "volledige kosten": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die milieukosten weerspiegelen en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;
- (13) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van minstens twee staten;
- (14) "IATA": de Internationale Luchtvaartassociatie (International Air Transport Association);
- (15) "ICAO": de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organisation);
- (16) "onderdaan":
- (a) elke persoon met Israëliisch staatsburgerschap, in het geval van Israël, of met de nationaliteit van een lidstaat, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten; of
  - (b) elke rechtspersoon (i) die rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en te allen tijde onder de feitelijke zeggenschap staat van personen of entiteiten met Israëliisch staatsburgerschap in het geval van Israël, of personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of een van de andere in bijlage III vermelde staten in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en (ii) waarvan de hoofdvestiging zich in Israël bevindt, in het geval van Israël, of in een lidstaat in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten;
- (17) "nationaliteit": in het geval van een luchtvaartmaatschappij, het feit dat de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de eisen inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;
- (18) "niet-geregelde luchtdienst": alle andere commerciële luchtdiensten dan geregelde luchtdiensten;
- (19) "exploitatievergunning": (i) een exploitatievergunning en alle andere relevante documenten of certificaten die krachtens Verordening (EG) nr. 1008/2008 of de opvolgingsinstrumenten daarvan zijn afgegeven, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en (ii) een Air Operating License en alle andere relevante documenten of certificaten die zijn afgegeven krachtens artikel 18 van de Israëliische luchtvaartwetgeving van 2011 en de opvolgingsinstrumenten daarvan;
- (20) "prijs":
- (a) de "passagierstarieven" die moeten worden betaald aan luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers voor het vervoer van passagiers en bagage

op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze tarieven gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden; en

- (b) de "luchttarieven" die moeten worden betaald voor het vervoer van vracht en de voorwaarden waaronder deze tarieven gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden.

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

- (21) "hoofdvesting": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij in het land van de partij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend, zoals vermeld in de exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij;
- (22) "openbaredienstverplichting": een verplichting die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd om op een specifieke route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen en minimumcapaciteit, waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De desbetreffende luchtvaartmaatschappijen kunnen door de betrokken partij worden vergoed voor het nakomen van openbaredienstverplichtingen;
- (23) "geregelde luchtdienst": een reeks vluchten die elk van de volgende kenmerken bezit:
  - (a) op elke vlucht worden individueel plaatsen en/of capaciteit voor het vervoer van vracht of post tegen betaling ter beschikking van het publiek gesteld (rechtstreeks bij de luchtvaartmaatschappij of via erkende agenten);
  - (b) de reeks vluchten wordt uitgevoerd om het vervoer tussen steeds dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:
    - volgens een gepubliceerde dienstregeling, of
    - hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormt;
- (24) "SESAR" (Single European Sky ATM Research): de technische tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim waarbij de luchtverkeersleidingssystemen van de nieuwe generatie op gecoördineerde en gesynchroniseerde wijze worden onderzocht, ontwikkeld en ingezet;
- (25) "subsidie": alle door de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale organisatie of een andere overheidsorganisatie verleende financiële bijdragen waarbij:
  - (a) de praktijk van de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen

zoals schenkingen, leningen, kapitaalbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leningaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;

- (b) de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen of deze niet int;
- (c) de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten biedt, niet bestaande uit algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt; of
- (d) de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier orgaan opdraagt een of meer van de onder a), b) en c), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;

en waarbij een voordeel wordt verleend;

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

TITEL I  
ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2

Verkeersrechten

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

ARTIKEL 3

Vergunning

1. Wanneer de bevoegde instanties een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen, verlenen zij zo spoedig mogelijk de passende vergunningen, voor zover:
  - (a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Israël:
    - de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Israël bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van Israël; en
    - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Israël; en



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

### ARTIKEL 3 bis

#### Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen

#### inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

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

- (a) Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 3 (Vergunning) van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende vergunningen of licenties niet zijn nageleefd, dienen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis te stellen en hun bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten van beide partijen, en/of aanvullende informatie over deze redenen tot bezorgdheid vragen, en op dergelijke

verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als er geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij bij de Overeenkomst de kwestie voorleggen aan het bij artikel 22 van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité (Gemengd Comité) en mag, overeenkomstig leden 7 en 9 van artikel 22, passende vrijwaringsmaatregelen nemen zoals bepaald in artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen).

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

#### ARTIKEL 4

##### Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen weigeren, intrekken, opschorten of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken als:
- (a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Israël:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Israël bevindt of de luchtvaartmaatschappij niet over een exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Israël beschikt; of
  - Israël er niet daadwerkelijk op toeziet of niet afdwingt dat de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
  - de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij niet berusten bij Israël en/of onderdanen van Israël.
- (b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij haar exploitatievergunning niet overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie heeft verkregen; of
  - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
  - de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie, of

van andere in bijlage III vermelde landen en/of onderdanen van die landen, en deze landen en/of onderdanen niet daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij.

- (c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 6 (Naleving van wetten en regels) van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels;
  - (d) de voorschriften van artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) niet worden gehandhaafd en opgelegd; of
  - (e) een partij bij de Overeenkomst overeenkomstig artikel 7 (Mededinging) heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de mededingingsvoorwaarden.
2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder c) of d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij bij de Overeenkomst.

## ARTIKEL 5

### Investeringen

1. Onverminderd artikel 3 (Vergunning) en artikel 4 (Weigering, intrekking, opschorting en beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst mogen de partijen bij de Overeenkomst, overeenkomstig de voorwaarden van lid 2 van dit artikel, toestaan dat lidstaten van de Europese Unie of onderdanen ervan meerderheidseigenaar worden van en/of feitelijke zeggenschap verwerven over Israëlische luchtvaartmaatschappijen en/of dat Israël of onderdanen ervan meerderheidseigenaar wordt van en/of feitelijke zeggenschap verwerft over EU-luchtvaartmaatschappijen, na verificatie door het Gemengd Comité overeenkomstig artikel 22, lid 10 (Gemengd Comité).
2. Met betrekking tot lid 1 van dit artikel worden specifieke investeringen door belanghebbenden van de partijen bij de Overeenkomst afzonderlijk toegestaan krachtens een voorafgaande beslissing van het Gemengd Comité overeenkomstig artikel 22, lid 2 (Gemengd Comité), van deze Overeenkomst.

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

## ARTIKEL 6

### Naleving van wetten en regels

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

internationaal luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren.

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

## ARTIKEL 7

### Mededinging

1. De partijen bij de Overeenkomst bevestigen dat de bepalingen van titel IV, hoofdstuk 3 ("Mededinging"), van de Associatieovereenkomst van toepassing zijn op deze Overeenkomst.
2. De partijen bij de Overeenkomst erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een billijk en concurrerend kader voor de exploitatie van luchtdiensten. De partijen bij de Overeenkomst erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is als deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet worden gesubsidieerd, en als neutrale en niet-discriminerende toegang tot luchthavenfaciliteiten, diensten en slots gegarandeerd is.
3. Als een partij bij de Overeenkomst vaststelt dat op het grondgebied van de andere partij bij de Overeenkomst voorwaarden gelden, met name ten gevolge van een subsidie, die de billijke en gelijke mededingingskansen van haar luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden, mag zij haar opmerkingen overmaken aan de andere partij. Bovendien mag zij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 van deze Overeenkomst. Het overleg moet van start gaan binnen 30 dagen na ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen 30 dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij bij de Overeenkomst die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te weigeren, in te houden, in te trekken, op te schorten of aan passende voorwaarden te onderwerpen, overeenkomstig artikel 4 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen).
4. De in lid 3 vermelde maatregelen moeten passend en evenredig zijn en inzake toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tegen de luchtvaartmaatschappij(en) die baat heeft (hebben) bij de in lid 3 vermelde omstandigheden, en laten het recht van de partijen bij de Overeenkomst om maatregelen te nemen uit hoofde van artikel 23 (Geschillenbeslechting en arbitrage) onverlet.
5. De partijen bij de Overeenkomst komen overeen dat de bijdrage van de Israëliëse regering om de extra beveiligingskosten te dekken die Israëliëse luchtvaartmaatschappijen moeten maken ten gevolge van instructies van de Israëliëse

regering, geen oneerlijke mededingingspraktijk zijn en niet worden beschouwd als een subsidie in de zin van dit artikel, voor zover:

- (a) deze steun uitsluitend wordt gebruikt om de kosten te dekken die Israëlische luchtvaartmaatschappijen moeten maken om de door de Israëlische autoriteiten opgelegde extra beveiligingsmaatregelen, welke niet worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie, ten uitvoer te leggen; en
  - (b) dergelijke beveiligingskosten door Israël duidelijk zijn geïdentificeerd en gekwantificeerd; en
  - (c) het Gemengd Comité één keer per jaar een verslag ontvangt met de totale som van de beveiligingsuitgaven en het percentage van de steun van de Israëlische regering in het voorgaande jaar.
6. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.
7. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de wetten en regels betreffende openbardienstverplichtingen op het grondgebied van de partijen.

## ARTIKEL 8

### Commerciële opportuniteiten

#### Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

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

#### Grondafhandeling

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

(ii) een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.

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

#### Verkoop, plaatselijke uitgaven en overmaking van fondsen

4. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, of via het internet of elk ander beschikbaar kanaal. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.
5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, vrij en zonder beperkingen of belastingen lokale inkomsten om te wisselen in om het even welke vrij converteerbare munteenheid, tegen de officiële wisselkoers, en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied en, voor zover dit niet in strijd is met de algemeen toepasselijke wet- en regelgeving, naar het land of de landen van haar keuze.
6. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

#### Samenwerkingsregelingen

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

- (b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- (c) alle exploitanten van vervoer over land en maritiem vervoer,

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

#### Oppervlaktevervoer

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

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

#### Leasing

9. (a) De luchtvaartmaatschappijen van elke partij zijn gerechtigd de overeengekomen diensten te verlenen met luchtvaartuigen die, met of zonder bemanning, van om het even welke andere luchtvaartmaatschappij zijn geleased, inclusief luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, voor zover alle deelnemers aan dergelijke regelingen voldoen aan de voorwaarden van de wetten en regels die normaal door de partijen worden toegepast bij dergelijke regelingen.

(b) Geen van beide partijen mag van de luchtvaartmaatschappijen die hun apparatuur in lease geven, eisen dat zij in het bezit zijn van verkeersrechten uit hoofde van deze Overeenkomst.

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

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

#### Franchising en branding

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

#### Toewijzing van luchthavenslots

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

#### Overleg in het Gemengd Comité

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

### ARTIKEL 9

#### Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende



dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die (a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Unie en (b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, voor die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.

2. Worden eveneens op basis van wederkerigheid vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:
  - (a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer ingezette uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze voorraden worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied;
  - (b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
  - (c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
  - (d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer ingezette vertrekkende luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied; en
  - (e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.
3. Niets in deze Overeenkomst verhindert een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied. Bij het binnenkomen en verlaten van het grondgebied van een partij en tijdens het verblijf op dat grondgebied moeten de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voldoen aan de op dat grondgebied geldende wetten en regels inzake verkoop, levering en gebruik van luchtvaartbrandstof.
4. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig, alsook de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde benodigdheden, voorraden en reserveonderdelen die normaal worden

meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen; bovendien kan worden vereist dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven tot ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.
6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.
7. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de belastingen over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de btw-heffing op invoer betreft. De bepalingen van de tussen een lidstaat van de Europese Unie en Israël gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

## ARTIKEL 10

### Gebruikersheffingen voor luchthavens en luchthavenvoorzieningen en -diensten

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

gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

3. Iedere partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken, en moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen aan om alle luchthavengebruikers of de vertegenwoordigers of verenigingen van luchthavengebruikers informatie te verstrekken over de punten waarop het systeem of het niveau van de heffingen die op elke luchthaven door de luchthavenbeheersorganen worden geïnd, zijn gebaseerd, omdat dergelijke informatie nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen volgens de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten aan om de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde die autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.
4. Geen van beide partijen wordt bij geschillenbeslechtingprocedures volgens artikel 23 van deze overeenkomst (Geschillenbeslechting en arbitrage) geacht in overtreding te zijn van een bepaling van dit artikel, tenzij (a) zij verzuimt de heffing of de praktijk die voorwerp is van een klacht door de andere partij binnen een redelijke termijn opnieuw te beoordelen; of (b) zij na nieuwe beoordeling nalaat alle in haar macht liggende stappen te nemen om een heffing of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

## ARTIKEL 11

### Prijsstelling

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

## ARTIKEL 12

### Statistieken

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

## TITEL II

### SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

#### ARTIKEL 13

##### Veiligheid van de luchtvaart

1. Onverminderd het oordeel van de wetgevingsautoriteiten van de partijen, werken de partijen nauw samen op het gebied van luchtvaartveiligheid, teneinde – voor zover praktisch mogelijk – geharmoniseerde regels op te stellen of elkaars veiligheidsnormen wederzijds te erkennen. Het Gemengd Comité houdt, met de hulp van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, toezicht op dit samenwerkingsproces.
2. De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor het niveau van regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer dat gespecificeerd is in bijlage IV, deel A, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.
3. De bevoegde autoriteiten van de partijen erkennen de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen die zijn afgegeven of door elkaar zijn gevalideerd en die nog steeds van kracht zijn als geldig voor de exploitatie van het in deze Overeenkomst bedoelde luchtvervoer, voor zover de voor deze bewijzen en vergunningen geldende eisen tenminste voldoen aan de eventuele overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen. De bevoegde autoriteiten mogen echter bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door die andere autoriteiten zijn verstrekt aan of geldig verklaard voor hun eigen onderdanen weigeren te erkennen als zijnde geldig voor het vliegen boven hun eigen grondgebied.
4. Elke partij kan op elk ogenblik overleg vragen over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd op gebieden als luchtvaartfaciliteiten, cockpitbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na het verzoek.
5. Als na dit overleg een van beide partijen vindt dat de andere er niet voor gezorgd heeft dat op de in lid 4 vermelde gebieden effectief veiligheidsnormen zijn toegepast en gehandhaafd die voldoen aan de op dat ogenblik krachtens het Verdrag van Chicago geldende normen, wordt de andere partij in kennis gesteld van die bevindingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan de ICAO-normen te voldoen. De andere partij neemt dan binnen een overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen.
6. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet-naleving van de bij het Verdrag van Chicago vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.

7. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij vaststellen dat een luchtvaartuig, onderdeel of activiteit:
  - (a) niet voldoet aan de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
  - (b) aanleiding geeft tot ernstige bezorgdheid – op basis van een inspectie als bedoeld in lid 6, krachtens artikel 16 van het Verdrag van Chicago - dat een vliegtuig of de wijze waarop het wordt geëxploiteerd niet voldoet aan de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
  - (c) aanleiding geeft tot ernstige bezorgdheid dat de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen niet effectief worden gehandhaafd en beheerd.
8. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 7 stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.
9. Als het van essentieel belang is dat dringend actie wordt ondernomen om de veiligheid van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij te garanderen, behoudt elke partij zich het recht voor om de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen.
10. Wanneer uit hoofde van lid 7 of 9 genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te handhaven, kan elke partij de zaak voorleggen aan het Gemengd Comité.

## ARTIKEL 14

### Beveiliging van de luchtvaart

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

3. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de ICAO opgestelde aanbevolen werkwijzen die als bijlage bij het Verdrag van Chicago zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied minstens handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.
4. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen om luchtvaartuigen te beschermen, passagiers en hun handbagage aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen en passende controles van de bemanning, vracht (inclusief ruimbagage) en boordproviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden van het luchtvaartuig en dat die maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 3 vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de andere partij. Als een partij in kennis wordt gesteld van een specifieke dreiging tegen een specifieke vlucht of reeks vluchten van of naar het grondgebied van de andere partij, stelt zij de andere partij in kennis en kan zij overeenkomstig lid 6 bijzondere beveiligingsmaatregelen nemen om de specifieke dreiging af te wenden.
5. De partijen komen overeen om te streven naar wederzijdse erkenning van elkaars beveiligingsnormen. Hiertoe stellen zij administratieve regelingen vast die het mogelijk maken om overleg te plegen over bestaande of geplande maatregelen voor de beveiliging van de luchtvaart en om samen te werken en informatie te delen over de kwaliteitscontrolemaatregelen die zij toepassen. Een partij mag ook om medewerking van de andere partij verzoeken om na te gaan of specifieke beveiligingsmaatregelen van die andere partij voldoen aan de eisen van de vragende partij. Aan de hand van de resultaten kan de vragende partij besluiten dat het niveau van de beveiligingsmaatregelen die op het grondgebied van de andere partij worden toegepast gelijkwaardig is, zodat transferpassagiers, transferbagage en/of transfervracht kunnen worden vrijgesteld van een herscreening op het grondgebied van de vragende partij. Dit besluit wordt aan de andere partij meegedeeld.
6. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke veiligheidsmaatregelen te nemen. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij in noodgevallen. Bovendien mag elke partij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 van deze Overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.
7. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet

of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

8. De partijen nemen alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en slachtoffer is van een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.
9. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.
10. Onverminderd artikel 4 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of aan voorwaarden onderworpen wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt gevonden.
11. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van deze termijn van vijftien (15) dagen.
12. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer bevestigen de partijen dat, wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige economische en operationele gevolgen voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten dient te beoordelen en, bij het bepalen welke maatregelen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden, tenzij terzake wettelijke beperkingen gelden.
13. De overeenkomstig lid 10 of 11 genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft.
14. Onverminderd dit artikel komen de partijen overeen dat geen enkele partij verplicht is informatie vrij te geven die de nationale veiligheid van elk van de partijen kan schaden.

## ARTIKEL 15

### Luchtverkeersbeheer

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

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

## ARTIKEL 16

### Milieu

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

## ARTIKEL 17

### Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen



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

## ARTIKEL 18

### Consumentenrechten en bescherming van persoonsgegevens

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

## ARTIKEL 19

### Geautomatiseerde boekingsystemen

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

## ARTIKEL 20

### Sociale aspecten

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

TITEL III  
INSTITUTIONELE BEPALINGEN

ARTIKEL 21

Interpretatie en handhaving

1. De partijen treffen alle passende algemene of bijzondere maatregelen om de naleving van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.
2. Elke partij is op haar grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst en met name van de in bijlage IV vermelde verordeningen en richtlijnen inzake luchtvervoer, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.
3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand, met inachtneming van de toepasselijke wetgeving van de respectieve partij, in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken die door de andere partij worden begaan in het kader van haar in deze Overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.
4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hen krachtens deze Overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van belang zijn voor de andere partij en de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

ARTIKEL 22

Gemengd Comité

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

na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.

6. Met het oog op de juiste toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.
7. Als een van de partijen van mening is dat een beslissing van het Gemengd Comité niet goed is uitgevoerd door de andere partij, mag de eerste partij vragen dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen) nemen.
8. In de beslissingen van het Gemengd Comité is vermeld vanaf welke datum ze door de partijen moeten worden toegepast, alsook alle andere informatie die van belang kan zijn voor exploitanten.
9. Onverminderd punt 2 kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen) nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.
10. Het Gemengd Comité onderzoekt vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsparticipaties of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.
11. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door:
  - (a) zijn specifieke taken uit te voeren met betrekking tot de regelgevende samenwerking, zoals uiteengezet in titel II van deze Overeenkomst;
  - (b) op deskundigenniveau de uitwisseling van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, onder meer op het vlak van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots), mededingingsvoorwaarden en consumentenbescherming;
  - (c) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van deze Overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;
  - (d) met eenparigheid van stemmen overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard die rechtstreeks betrekking hebben op de werking van deze Overeenkomst; en
  - (e) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;
  - (f) zich te buigen over de toepassing van punt A.1 van bijlage IV (lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd).

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

## ARTIKEL 23

### Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Elke partij mag via diplomatieke kanalen de bij de Associatieovereenkomst opgerichte associatieraad verzoeken alle geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst die niet overeenkomstig artikel 22 (Gemengd Comité) zijn opgelost, te onderzoeken. Met het oog op de toepassing van dit artikel treedt de bij de Associatieovereenkomst opgerichte associatieraad op als Gemengd Comité.
2. De associatieraad kan het geschil bij beslissing beslechten.
3. De partijen nemen de nodige maatregelen om een overeenkomstig lid 2 genomen beslissing ten uitvoer te leggen.
4. Als de partijen er niet in slagen het geschil te regelen overeenkomstig lid 2, kan elk van de partijen verzoeken het geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, overeenkomstig de volgende procedure:
  - (a) uiterlijk zestig (60) dagen nadat het scheidsgerecht het via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage heeft ontvangen, stelt elke partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter wordt binnen een aanvullende termijn van zestig (60) dagen door de partijen aangesteld. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een scheidsrechter heeft aangesteld, of als de derde scheidsrechter niet binnen de overeengekomen termijn is aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen;
  - (b) de derde scheidsrechter, die overeenkomstig de voorschriften onder (a) wordt aangesteld, is een onderdaan van een derde land dat op het ogenblik van de aanstelling diplomatieke betrekkingen onderhoudt met elk van de partijen en treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht;
  - (c) het arbitragehof stelt zijn reglement van orde vast; en
  - (d) afhankelijk van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht worden de arbitrage-uitgaven evenredig gedeeld door de partijen.
5. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de definitieve beslissing, voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.

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

## ARTIKEL 24

### Vrijwaringsmaatregelen

1. De partijen treffen alle algemene en bijzondere maatregelen die vereist zijn om aan hun verplichtingen krachtens de Overeenkomst te voldoen. Zij zorgen ervoor dat de in deze Overeenkomst vastgelegde doelstellingen worden bereikt.
2. Indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, kan zij passende vrijwaringsmaatregelen treffen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze Overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.
3. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partij daar onmiddellijk van in kennis via het Gemengd Comité en verstrekt zij alle relevante informatie.
4. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.
5. Onverminderd artikel 3, lid 1, onder d) (Vergunning), artikel 4, lid 1, onder d) (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen), en de artikelen 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en 14 (Beveiliging van de luchtvaart), mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3, tenzij de in lid 4 voorgescreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.
6. De betrokken partij stelt het Gemengd Comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.
7. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

## ARTIKEL 25

### Geografische uitbreiding van de Overeenkomst

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

## ARTIKEL 26

### Verhouding tot andere overeenkomsten

1. De bepalingen van deze Overeenkomst vervangen de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten en regelingen tussen Israël en de lidstaten. Onverminderd enige bepaling van deze Overeenkomst mogen bestaande verkeersrechten, beveiligingsregelingen die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten of andere regelingen die niet onder deze Overeenkomst vallen of die gunstiger zijn, verder worden toegepast. Wat luchtvaartmaatschappijen betreft, mogen dergelijke rechten en regelingen verder worden toegepast door:
  - (a) luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie, voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt bij de toepassing van deze bestaande rechten of andere regelingen tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie;
  - (b) luchtvaartmaatschappijen uit de Staat Israël.
2. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.
3. Deze Overeenkomst laat beslissingen van de twee partijen om toekomstige aanbevelingen van de ICAO toe te passen, onverlet. De partijen mogen deze Overeenkomst of delen ervan niet inroepen als basis om zich binnen de ICAO te verzetten tegen alternatieve beleidsmaatregelen over kwesties die onder deze Overeenkomst vallen.
4. De partijen komen overeen dat er geen beperkingen of verboden bestaan om in de toekomst beveiligingsregelingen te sluiten tussen de regering van de Staat Israël en elke regering van de lidstaten van de Europese Unie op beveiligingsgebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen. De partijen komen echter overeen om (i) indien mogelijk, en in overeenstemming met artikel 14, lid 5, voorrang te geven aan het sluiten van beveiligingsregelingen op EU-niveau, en (ii) het Gemengd Comité relevante informatie te verstrekken over die bilaterale beveiligingsregelingen, met inachtneming van artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart), lid 14.

## ARTIKEL 27

### Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze Overeenkomst wenst te herzien, moet ze het Gemengd Comité daarvan in kennis stellen. De wijziging van deze Overeenkomst wordt van kracht overeenkomstig artikel 30.
2. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.
3. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer aan te nemen of de in bijlage IV vermelde bestaande wetgeving te wijzigen, voor zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze Overeenkomst in acht nemen.
4. Wanneer een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van zijn in bijlage VI vermelde bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer overweegt, stelt zij de andere partij daar - voor zover mogelijk en passend - van in kennis. Het verstrekken van deze informatie en, op verzoek van een van de partijen, een voorafgaande gedachtewisseling kunnen plaatsvinden in het Gemengd Comité.
5. Elke partij stelt de andere partij regelmatig en zo snel mogelijk in kennis van goedgekeurde nieuwe wetgeving of wijzigingen van in bijlage IV vermelde bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer. Die informatie kan in het Gemengd Comité worden verstrekt. Op verzoek van een partij organiseert het Gemengd Comité binnen zestig dagen na deze kennisgeving een gedachtewisseling over de gevolgen die de nieuwe wetgeving of de wijziging van bestaande wetgeving heeft voor de goede werking van deze Overeenkomst.
6. Om de goede werking van deze Overeenkomst te garanderen, moet het Gemengd Comité:
  - (a) een beslissing nemen tot herziening van bijlage IV en/of VI bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen; of
  - (b) een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst; of
  - (c) beslissen andere maatregelen te nemen om de goede werking van deze Overeenkomst te waarborgen; deze maatregelen moeten binnen een redelijke termijn worden vastgesteld.

## ARTIKEL 28

### Beëindiging

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

## ARTIKEL 29

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

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

## ARTIKEL 30

### Toepassing en inwerkingtreding

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

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

Gedaan te ..... op ..... van het jaar ....., hetgeen overeenstemt met de \_\_\_\_\_ dag van \_\_\_\_\_ 577 van de Hebreeuwse kalender, in tweevoud, in de Bulgaarse, Tsjechische, Deense, Nederlandse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Duitse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Poolse, Portugese, Roemeense, Slowaakse, Sloveense, Spaanse, Zweedse en Hebreeuwse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.



## OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES

1. De overgangsbepalingen van bijlage II bij deze Overeenkomst zijn van toepassing op deze bijlage.
2. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtvervoersdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:
  - (a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:

punten in de Europese Unie – een of meer tussenliggende punten in Euromedlanden<sup>1</sup>, ECAA-landen<sup>2</sup>, of in bijlage III genoemde landen – een of meer punten in Israël;
  - (b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Israël:

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

---

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

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

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

**OVERGANGSBEPALINGEN**

1. Onverminderd punten 2 en 3 van deze bijlage mogen alle rechten, inclusief verkeersrechten en gunstiger behandelingen die reeds zijn toegekend uit hoofde van bilaterale overeenkomsten of regelingen tussen Israël en lidstaten van de Europese Unie welke reeds bestonden op de datum van ondertekening van de onderhavige Overeenkomst, verder worden uitgeoefend overeenkomstig de bepalingen van artikel 3 (Vergunning) van deze Overeenkomst. Wat luchtvaartmaatschappijen betreft, mogen dergelijke rechten en regelingen verder worden toegepast door:
  - (a) luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie, voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt bij de toepassing van deze bestaande rechten of andere regelingen tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie;
  - (b) luchtvaartmaatschappijen uit de Staat Israël.
2. Met betrekking tot passagiers-, vracht- en/of postdiensten, afzonderlijk of gecombineerd, mogen luchtvaartmaatschappijen uit Israël en uit de lidstaten van de Europese Unie rechten van de derde en vierde vrijheid uit te oefenen op de gespecificeerde routes, voor zover de volgende overgangsbepalingen in acht worden genomen:
  - (a) Vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten:
    - i. voor elke route, behalve de routes die in bijlage V zijn gespecificeerd, hebben luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen het recht om het aantal wekelijkse frequenties te exploiteren die beschikbaar zijn uit hoofde van de respectieve toepasselijke bilaterale overeenkomsten of regelingen, dan wel zeven (7) wekelijkse frequenties, als dit meer is; en
    - ii. voor de in bijlage V gespecificeerde routes hebben luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen het recht om het in bijlage V gespecificeerde aantal wekelijkse frequenties te exploiteren.

Vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst zijn er geen beperkingen op het aantal geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen per route voor elk van de partijen.
  - (b) Vanaf de eerste dag van het eerste IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten, mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen:
    - i. voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, drie (3) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat in deel A van bijlage V is vermeld; en

- ii. voor elke andere route, inclusief de in deel B van bijlage V vermelde routes, zeven (7) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt a), onder i) en ii), hierboven.
- (c) Vanaf de eerste dag van het tweede IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten, mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen:
  - i. Voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, drie (3) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt b), onder i), hierboven; en
  - ii. voor elke andere route, inclusief de in deel B van bijlage V vermelde routes, zeven (7) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt b), onder ii), hierboven.
- (d) Met inachtneming van punt 4 hieronder mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen vanaf de eerste dag van het derde IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten:
  - i. voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, vier (4) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt c), onder i), hierboven; en
  - ii. voor elke andere route, inclusief de in deel B van bijlage V vermelde routes, zeven (7) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt c), onder ii), hierboven.
- (e) Vanaf de eerste dag van het vierde IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten, mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen:
  - i. voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, vier (4) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt d), onder i), hierboven; en
  - ii. voor elke andere route, inclusief de in deel B van bijlage V vermelde routes, zeven (7) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat voortvloeit uit de toepassing van punt d), onder ii), hierboven.
- (f) Vanaf de eerste dag van het vijfde IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst zijn de bepalingen van bijlage I van

toepassing en mogen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen vrij rechten van de derde en vierde vrijheid exploiteren op de gespecificeerde routes, zonder enige beperking inzake capaciteit, wekelijkse frequentie of regelmaat van de dienst.

3. Met betrekking tot de niet-geregelde luchtdiensten:
  - (a) vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst blijft de exploitatie van niet-geregelde luchtdiensten onderworpen aan de goedkeuring van de relevante autoriteiten van de partijen, die een dergelijk verzoek gunstig in overweging zullen nemen, en
  - (b) vanaf de in punt 2, onder f), gespecificeerde datum zijn de bepalingen van bijlage I van toepassing en mogen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen vrij rechten van de derde en vierde vrijheid exploiteren op de gespecificeerde routes, zonder enige beperking inzake capaciteit, wekelijkse frequentie, aantal geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen of regelmaat van de dienst.
4. Vóór de in punt 2, onder d), van deze bijlage gespecificeerde datum komt het Gemengd Comité bijeen om de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst opnieuw te bekijken en het commerciële effect van de eerste twee fasen van de in deze bijlage beschreven overgangperiode te beoordelen. Op basis van die beoordeling mag het Gemengd Comité, onverminderd zijn bevoegdheid overeenkomstig artikel 22 van deze Overeenkomst, bij consensus beslissen:
  - (a) voor een wederzijds overeengekomen periode, die hoogstens twee jaar mag bedragen, de toepassing van punt 2, onder d), e) en f), op bepaalde routes uit te stellen als tijdens de bovenvermelde beoordeling wordt vastgesteld dat beperkingen op geregelde luchtdiensten worden omzeild door de exploitatie van niet-geregelde luchtdiensten, of dat het volume luchtverkeer dat door de luchtvaartmaatschappijen van de partijen wordt vervoerd in zodanige mate uit balans is dat het voortbestaan van de luchtdiensten in gevaar kan komen; of
  - (b) het aantal frequenties te verhogen dat gespecificeerd is in punt 2, onder d), punt i), en punt 2, onder e), punt i).

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

5. De tenuitvoerlegging en toepassing door Israël van de in bijlage IV vermelde regelgevende eisen en normen die zijn vastgesteld in de EU-wetgeving inzake luchtvervoer wordt gevalideerd door een beslissing van het Gemengd Comité, op basis van een evaluatie van de Europese Unie. Een dergelijke evaluatie wordt ten vroegste uitgevoerd: (i) op datum waarop Israël het Gemengd Comité ervan in kennis stelt dat het het op bijlage IV van deze Overeenkomst gebaseerde harmoniseringsproces heeft voltooid, of (ii) drie jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.
6. Onverminderd het bepaalde in bijlage I, in artikel 26, lid 1, van deze Overeenkomst en in punt 1 van deze bijlage hebben de luchtvaartmaatschappijen van de partijen bij de

exploitatie van de overeengekomen diensten op de gespecificeerde routes niet het recht om rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen, inclusief tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie, tot het ogenblik van de vaststelling van de in punt 5 van deze bijlage vermelde beslissing.

### **BIJLAGE III**

#### LIJST VAN ANDERE STATEN WAARNAAR WORDT VERWEZEN IN DE ARTIKELEN 3, 4 EN 8 VAN DE OVEREENKOMST EN IN BIJLAGE I

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

REGELS MET BETREKKING TOT DE BURGERLUCHTVAART

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

A. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

**A.1 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd**

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

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

Nr. 2111/2005

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

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 13, bijlage

Nr. 473/2006

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

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

Nr. 474/2006

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



zoals herhaaldelijk gewijzigd bij verordeningen van de Commissie

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

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

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

A.2.1: Nr. 996/2010

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

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

A.2.2: Nr. 2003/42

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

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

## **B. LUCHTVERKEERSBEHEER**

### **BASISVERORDENINGEN**

#### **Deel A:**

B.1: Nr. 549/2004

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

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

B.2: Nr. 550/2004

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

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

B.3: Nr. 551/2004

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

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

B.4: Nr. 552/2004

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

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

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

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

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

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

## **Deel B:**

B.2: Nr. 550/2004

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

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

B.3: Nr. 551/2004

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

Relevante bepalingen: Artikel 3, artikel 6, lid 6

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

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

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

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

## UITVOERINGSBEPALINGEN

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

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

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

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

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

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

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

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

- Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010
- Verordening (EU) nr. 929/2010 van de Commissie van 18 oktober 2010 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1033/2006 voor wat de in artikel 3, lid 1, vermelde ICAO-bepalingen betreft
- Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim
- Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-ondervragingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim
- Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden
- Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim
- Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie van 6 juli 2006 tot vaststelling van de eisen voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden]

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

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

## C. MILIEU

### C.1: Nr. 2002/30

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

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

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

### C.2: Nr. 2006/93

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

Relevante bepalingen: Artikelen 1, 2, 3 en 5

## D. AANSPRAKELIJKHEID VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

### D.1: Nr. 2027/97

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

als gewijzigd bij:

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

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

## E. CONSUMENTENRECHTEN EN BESCHERMING VAN PERSOONSGEGEVENS

E.1: Nr. 90/314

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

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

E.2: Nr. 95/46

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

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 34

E.3: Nr. 261/2004

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

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 16

E.4: Nr. 1107/2006

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

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

## F. SOCIALE ASPECTEN

F.1: Nr. 2000/79

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

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

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

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

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

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

## REGELGEVENDE EISEN EN NORMEN

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

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

**DEEL A.2: Onderzoek naar ongevallen/incidenten en rapportering van voorvallen****A.2.1: Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010**

inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG

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



Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
3	A2.1.3.1	De in deze bijlage gespecificeerde normen en regelgevende eisen zijn van toepassing op veiligheidsonderzoeken van ongevallen en ernstige incidenten die door de partijen worden uitgevoerd overeenkomstig internationale normen en aanbevolen praktijken.
4, lid 1	A2.1.4.1	De partijen zorgen ervoor dat veiligheidsonderzoeken zonder externe inmenging worden uitgevoerd door een permanente nationale instantie voor onderzoek naar de veiligheid van de burgerluchtvaart (hierna "veiligheidsonderzoeksinstantie") die in staat is zelfstandig een volledig veiligheidsonderzoek te verrichten, hetzij alleen hetzij in overleg met andere veiligheidsonderzoeksinstanties.
4, lid 2	A2.1.4.2	Deze veiligheidsonderzoeksinstantie is functioneel onafhankelijk, met name van de luchtvaartautoriteiten die verantwoordelijk zijn voor luchtwaardigheid, certificering, vluchtuitvoering, onderhoud, afgifte van vergunningen, luchtverkeersleiding of luchthavenexploitatie, en in het algemeen van elke andere partij of entiteit waarvan de belangen of taken strijdig zouden kunnen zijn met de taken die aan de instantie zijn toevertrouwd of de objectiviteit van die taken zouden kunnen beïnvloeden.
4, lid 3	A2.1.4.3	Bij de uitvoering van het veiligheidsonderzoek vraagt noch aanvaardt de veiligheidsonderzoeksinstantie instructies van wie dan ook, en heeft zij onbeperkte bevoegdheid over de uitvoering van de veiligheidsonderzoeken.
4, lid 4	A2.1.4.4	De aan de onderzoeksinstantie toevertrouwde taken kunnen worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot luchtvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden meebrengen.
4, lid 5	A2.1.4.5	Op nationaal niveau wordt jaarlijks een overzicht van de veiligheid in de luchtvaart gepubliceerd om het publiek van het algemene veiligheidsniveau in kennis te stellen. In dit overzicht mogen de bronnen van vertrouwelijke informatie niet worden onthuld.

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
4, lid 6	A2.1.4.6	De veiligheidsonderzoeksinstantie krijgt van de desbetreffende lidstaat de middelen die zij nodig heeft om haar bevoegdheden onafhankelijk uit te oefenen en moet in staat zijn voldoende middelen te verkrijgen om dit te doen.
5, leden 1, 2 en 3	A2.1.5.1	Elk ongeval of ernstig incident dat volgens bijlage 13 bij het Verdrag verplicht moet worden onderzocht, moet door de partij worden onderzocht.
5, lid 4	A2.1.5.4	De veiligheidsonderzoeksinstanties kunnen beslissen andere dan de in bijlage 13 bij het Verdrag vermelde incidenten te onderzoeken als zij verwachten daar veiligheidslessen uit te kunnen trekken.
5, lid 5	A2.1.5.5	In elk geval heeft geen enkel veiligheidsonderzoek tot doel schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Veiligheidsonderzoeken zijn onafhankelijk van en staan los van eventuele juridische of administratieve procedures voor het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid en laten het resultaat van dergelijke procedures onverlet.
8	A2.1.8.1	<p>Indien dit geen aanleiding geeft tot een belangenconflict mag de veiligheidsonderzoeksinstantie de nationale burgerluchtvaartautoriteit uitnodigen, binnen het toepassingsgebied van haar bevoegdheden, om een vertegenwoordiger aan te duiden die als adviseur voor de aangewezen onderzoeker deelneemt aan alle veiligheidsonderzoeken waarvoor de veiligheidsonderzoeksinstantie verantwoordelijk is en die onder de controle en bevoegdheid van de aangewezen onderzoeker vallen.</p> <p>De nationale burgerluchtvaartautoriteiten steunen de onderzoeken waaraan zij deelnemen door de gevraagde informatie te verstrekken. Bovendien stellen zij adviseurs en hun apparatuur ter beschikking van de bevoegde veiligheidsonderzoeksinstantie, voor zover relevant.</p>
9, lid 1	A2.1.9.1	Alle betrokken personen die weten dat zich een ongeval of een ernstig incident heeft voorgedaan, stellen de bevoegde veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat op wiens grondgebied het ongeval of incident heeft

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		plaatsgevonden daarvan onverwijld in kennis.
9, lid 2	A2.1.9.2	De veiligheidsonderzoeksinstantie stelt de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de betrokken derde staten overeenkomstig de internationale normen en aanbevolen werkwijzen in kennis van alle ongevallen en ernstige incidenten die haar zijn gemeld. Zij stelt ook de Europese Commissie en het EASA in kennis als een in de EU geregistreerd, geëxploiteerd, gefabriceerd of gecertificeerd luchtvaartuig bij het ongeval of ernstig incident betrokken is.
10, lid 1	A2.1.10.1	Bij de ontvangst van een melding van een ongeval of een ernstig incident door een derde land, deelt de partij die het land van registratie is, dan wel het land van exploitatie, het land van ontwerp of het land van vervaardiging, zo snel mogelijk aan het derde land op wiens grondgebied het ongeval of het ernstig incident zich heeft voorgedaan, mee of zij voornemens is om overeenkomstig internationale normen en aanbevolen werkwijzen een geaccrediteerde vertegenwoordiger aan te wijzen. Indien een geaccrediteerde vertegenwoordiger wordt aangewezen, worden tevens zijn naam en contactgegevens, alsook de verwachte datum van aankomst, indien hij voornemens is naar het land van kennisgeving te reizen, meegedeeld.
10, lid 2	A2.1.10.2	Geaccrediteerde vertegenwoordigers van het land van ontwerp worden aangewezen door de veiligheidsonderzoeksinstantie van de partij op wiens territorium de hoofdvestiging van de certificaathouder voor het typeontwerp van het luchtvaartuig of de motor zich bevindt.
11, lid 1	A2.1.11.1	Wanneer een aangewezen onderzoeker door een veiligheidsonderzoeksinstantie wordt aangesteld, heeft hij, onverminderd een eventueel gerechtelijk onderzoek, de bevoegdheid om alle nodige maatregelen te treffen om aan de eisen van zijn veiligheidsonderzoek te voldoen.
11, lid 2	A2.1.11.2	Onverminderd eventuele vertrouwelijkheidsverplichtingen uit hoofde van de relevante wetgeving van de partij, heeft de aangewezen onderzoeker met name het recht:

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		<p>(a) op onmiddellijke, onbeperkte en ongehinderde toegang tot de plaats van het ongeval of incident en tot het toestel, de inhoud ervan of de wrakstukken;</p> <p>(b) onmiddellijk aanwijzingen te verzamelen en onder toezicht wrakstukken of onderdelen mee te nemen voor onderzoek of analyse;</p> <p>(c) op onmiddellijke toegang tot en controle over de vluchtrecorders, de inhoud ervan en alle andere relevante geregistreerde gegevens;</p> <p>(d) om volgens de toepasselijke wetgeving van de partij een volledige autopsie van de lichamen van de slachtoffers te vragen en daartoe bij te dragen, en om onmiddellijk toegang te krijgen tot de resultaten van deze onderzoeken of van tests op monsters;</p> <p>(e) om volgens de toepasselijke wetgeving van de partij een medisch onderzoek te vragen van de personen die betrokken zijn bij de exploitatie van het luchtvaartuig of om te vragen dat tests worden uitgevoerd op stalen van deze personen, en om onmiddellijk toegang te krijgen tot de resultaten van deze onderzoeken of tests;</p> <p>(f) getuigen op te roepen, deze te ondervragen en hen te verzoeken informatie of bewijsstukken te verstrekken die relevant zijn voor het veiligheidsonderzoek;</p> <p>(g) vrij toegang te krijgen tot alle relevante informatie of gegevens van de eigenaar, certificaathouder van het typeontwerp, verantwoordelijke van de onderhoudsorganisatie, opleidingsorganisatie, exploitant of fabrikant van het luchtvaartuig, burgerluchtvaartautoriteiten, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten.</p>
11, lid 3	A2.1.11.3	De aangewezen onderzoeker mag de in punt A2.1.11.2 vermelde rechten ook toekennen aan zijn/haar

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		<p>onderzoekers en, tenzij dit in strijd is met de toepasselijke wetgeving van de partij, aan zijn/haar geaccrediteerde vertegenwoordigers en hun adviseurs, in de mate dat dit nodig is om hen in staat te stellen effectief deel te nemen aan het veiligheidsonderzoek. Deze rechten laten de rechten van de onderzoekers en deskundigen die zijn aangewezen door de instantie die bevoegd is voor het gerechtelijk onderzoek onverlet.</p>
11, lid 4	A2.1.11.4	<p>Alle personen die deelnemen aan veiligheidsonderzoeken voeren hun taken onafhankelijk uit, en vragen noch aanvaarden instructies van anderen, met uitzondering van de aangewezen onderzoeker.</p>
12, leden 1 en 2	A2.1.12.1	<p>Wanneer tevens een gerechtelijk onderzoek wordt ingesteld, wordt de aangewezen onderzoeker hiervan in kennis gesteld. In dat geval zorgt de aangewezen onderzoeker voor de traceerbaarheid en voor de verzekerde bewaring van de vluchtreorders en van al het materiële bewijs. De gerechtelijke instantie kan een van haar medewerkers opdragen de vluchtreorders of het materiële bewijs te begeleiden tot de plaats waar ze worden uitgelezen of behandeld. Als het onderzoek of de analyse van dit materiële bewijs leidt tot aanpassing, wijziging of vernietiging ervan, is, onverminderd de nationale wetgeving, voorafgaande toestemming van de gerechtelijke instanties vereist. Als deze toestemming niet binnen een redelijke termijn wordt verkregen, mag dit de aangewezen onderzoeker niet verhinderen het onderzoek of de analyse uit te voeren. Indien de gerechtelijke instantie beslag mag leggen op bewijsmateriaal, dan mag de aangewezen onderzoeker dit materiaal onmiddellijk zonder beperkingen opvragen en gebruiken.</p> <p>Als in de loop van het veiligheidsonderzoek bekend of vermoed wordt dat het ongeval of ernstig incident mede te wijten was aan een wederrechtelijke daad naar nationaal recht, zoals de nationale wetgeving inzake het onderzoek van ongevallen, stelt de aangewezen onderzoeker de bevoegde instanties daar onmiddellijk van in kennis. Overeenkomstig norm A2.1.14.1 wordt de relevante informatie die tijdens het veiligheidsonderzoek is verzameld, onmiddellijk ter kennis van deze instanties gebracht en mag relevant materiaal ook aan hen worden overgedragen, indien zij daarom verzoeken. Dit laat het recht van de veiligheidsonderzoeksinstantie om het veiligheidsonderzoek voort te zetten, in samenwerking met de instanties waaraan de controle over de plaats van het ongeval mogelijkwijs is overgedragen, onverlet.</p>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
12, lid 3	A2.1.12.2	<p>De partijen zien erop toe dat de veiligheidsonderzoeksinstanties en andere instanties die naar verwachting bij activiteiten rond het veiligheidsonderzoek betrokken zullen worden, zoals gerechtelijke instanties, burgerluchtvaartautoriteiten, opsporings- en reddingsautoriteiten, op basis van eerder gemaakte afspraken samenwerken.</p> <p>Deze afspraken mogen de onafhankelijkheid van de veiligheidsonderzoeksinstantie niet in het gedrang brengen en moeten het mogelijk maken dat het technisch onderzoek zorgvuldig en efficiënt verloopt. Ze moeten met name betrekking hebben op: de toegang tot de plaats van het ongeval; de bewaring van en de toegang tot bewijsmateriaal; de initiële en permanente debriefings over de stand van elk van de procedures; de uitwisseling van informatie; het juiste gebruik van veiligheidsinformatie; geschillenbeslechting.</p>
13, lid 1	A2.1.13.1	<p>De partij op wiens grondgebied het ongeval of het ernstig incident zich heeft voorgedaan, is verantwoordelijk voor de veilige behandeling van alle bewijsstukken en voor het nemen van de nodige maatregelen om de bewijsstukken te beschermen en het luchtvaartuig, de inhoud ervan en de wrakstukken veilig te bewaren zolang dit voor het veiligheidsonderzoek noodzakelijk is. Het beschermen van bewijsstukken omvat het bewaren, met fotografische of andere middelen, van alle bewijsstukken die verplaatst, gewist, verloren of vernietigd zouden kunnen worden. Veilige bewaring omvat het beschermen tegen verdere beschadiging, toegang door onbevoegden, diefstal en slijtage.</p>
13, lid 2	A2.1.13.2	<p>In afwachting van de aankomst van de veiligheidsonderzoekers mag niemand de staat van de plaats van het ongeval wijzigen, monsters nemen, het luchtvaartuig, de inhoud of de wrakstukken ervan verplaatsen, verwijderen of er monsters van nemen, behalve als dit nodig is om veiligheidsredenen, om bijstand te verlenen aan gewonden of met de uitdrukkelijke toestemming van de instanties die de plaats beheren en, waar mogelijk, in overleg met de veiligheidsonderzoeksinstantie.</p>
13, lid 3	A2.1.13.3	<p>Alle betrokkenen nemen alle nodige maatregelen om documenten, materiaal en opgeslagen gegevens met betrekking tot het voorval te bewaren, met name om te voorkomen dat opnames van gesprekken en</p>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		alarmsignalen na de vlucht worden gewist.
14	A2.1.14.1	Gevoelige veiligheidsinformatie mag niet ter beschikking worden gesteld of gebruikt voor andere doelen dan het veiligheidsonderzoek. De rechtsinstantie of de autoriteit die overeenkomstig de nationale wetgeving bevoegd is om beslissingen te nemen over de vrijgave van informatie kan beslissen dat de voordelen van de vrijgave van de gevoelige veiligheidsinformatie voor andere wettelijke doeleinden zwaarder wegen dan de nadelige binnenlandse en internationale gevolgen die deze actie kan hebben voor het betreffende of toekomstige veiligheidsonderzoeken.
15, lid 1	A2.1.15.1	De personeelsleden van de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft en alle anderen die verzocht worden deel te nemen aan of een bijdrage te leveren tot het veiligheidsonderzoek, zijn gebonden door de toepasselijke regels of procedures van het beroepsgeheim krachtens de toepasselijke wetgeving, ook wat betreft de anonimiteit van de personen die betrokken zijn bij een ongeval of incident.
15, lid 2	A2.1.15.2	De veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, deelt de informatie die zij relevant acht voor het voorkomen van ongevallen of ernstige incidenten mee aan de personen die verantwoordelijk zijn voor de vervaardiging of het onderhoud van luchtvaartuigen of apparatuur van luchtvaartuigen en aan natuurlijke personen of rechtspersonen die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van luchtvaartuigen of voor de opleiding van personeel.
15, lid 3	A2.1.15.3	De veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, deelt relevante feitelijke informatie die tijdens het veiligheidsonderzoek is verkregen mee aan de nationale burgerluchtvaartautoriteiten, tenzij het gevoelige veiligheidsinformatie betreft of informatie die aanleiding geeft tot een belangenconflict. De informatie die de nationale burgerluchtvaartautoriteiten ontvangen, wordt beschermd overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de partij.
15, lid 4	A2.1.15.4	De veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, is gemachtigd slachtoffers, hun familieleden en

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		slachtofferverenigingen te informeren, en informatie over de feitelijke vaststellingen en de procedures van het veiligheidsonderzoek en eventuele voorlopige verslagen of conclusies en/of veiligheidsaanbevelingen openbaar te maken, voor zover dit de doelstellingen van het veiligheidsonderzoek niet in het gedrang brengt en volledig strookt met de toepasselijke wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens.
15, lid 5	A2.1.15.5	Alvorens zij de in norm A2.1.15.4 bedoelde informatie openbaar maakt, verstrekt de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft deze informatie aan de slachtoffers en hun familieleden of aan hun verenigingen op een wijze die niet ingaat tegen de doelstellingen van het veiligheidsonderzoek.
16, lid 1	A2.1.16.1	Elk onderzoek van een ongeval wordt afgesloten met een verslag in een vorm die past bij de aard en de ernst van het ongeval of ernstig incident. In het verslag wordt vermeld dat veiligheidsonderzoeken alleen tot doel hebben in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Het verslag bevat, zo nodig, veiligheidsaanbevelingen.
16, lid 2	A2.1.16.2	Het verslag beschermt de anonimiteit van alle bij het ongeval of ernstig incident betrokken personen.
16, lid 3	A2.1.16.3	Wanneer in het kader van een veiligheidsonderzoek vóór de voltooiing ervan verslagen worden opgesteld, kan de veiligheidsonderzoeksinstantie de betrokken instanties en de certificaathouder van het typeontwerp, de fabrikant en de exploitant om opmerkingen verzoeken alvorens de verslagen te publiceren. De geraadpleegde instanties zijn gebonden aan de toepasselijke regels van het beroepsgeheim wat de inhoud van deze raadpleging betreft.
16, lid 4	A2.1.16.4	Alvorens het eindverslag te publiceren, kan de veiligheidsonderzoeksinstantie de betrokken instanties en de certificaathouder van het typeontwerp, de fabrikant en de exploitant om opmerkingen verzoeken; de geraadpleegde instanties zijn gebonden aan de toepasselijke regels van het beroepsgeheim wat de inhoud van deze raadpleging betreft. Bij het verzoeken om opmerkingen volgt de veiligheidsonderzoeksinstantie de internationale normen en aanbevolen werkwijzen.



Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
16, lid 5	A2.1.16.5	Gevoelige veiligheidsinformatie wordt alleen in een verslag opgenomen indien zij relevant is voor de analyse van het ongeval of het ernstig incident. Informatie of delen van informatie die niet relevant zijn voor de analyse, worden niet openbaar gemaakt.
16, lid 6	A2.1.16.6	De veiligheidsonderzoeksinstantie maakt het eindverslag zo snel mogelijk, en indien mogelijk binnen twaalf maanden na het tijdstip van het ongeval of ernstig incident, openbaar.
16, lid 7	A2.1.16.7	Als het eindverslag niet binnen twaalf maanden openbaar kan worden gemaakt, publiceert de veiligheidsonderzoeksinstantie minstens een keer per jaar, op de verjaardag van het ongeval of ernstig incident, een tussentijdse verklaring waarin nader wordt ingegaan op de voortgang van het onderzoek en eventuele veiligheidskwesties die aan het licht zijn gekomen.
16, lid 8	A2.1.16.7	De veiligheidsonderzoeksinstantie verstuurt zo snel mogelijk een kopie van deze eindverslagen en de veiligheidsaanbevelingen naar:  (a) de veiligheidsonderzoeksinstanties en burgerluchtvaartautoriteiten van de betrokken staten en de ICAO, overeenkomstig de internationale normen en aanbevolen werkwijzen;  (b) de in het verslag genoemde adressaten van de veiligheidsaanbevelingen.
17, lid 1	A2.1.17.1	In elke fase van het veiligheidsonderzoek beveelt de veiligheidsonderzoeksinstantie, na raadpleging van de relevante partijen, de betrokken instanties, waaronder ook die in derde landen, in een gedateerde brief aan welke preventieve maatregelen zij onmiddellijk noodzakelijk acht ter verbetering van de luchtvaartveiligheid.
17, lid 2	A2.1.17.2	Een veiligheidsonderzoeksinstantie kan ook veiligheidsaanbevelingen uitvaardigen op basis van studies of analyses van een reeks onderzoeken of andere activiteiten.

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
17, lid 3	A2.1.17.3	Een veiligheidsaanbeveling vormt in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval, ernstig incident of incident.
18, lid 1	A2.1.18.1	Wanneer een veiligheidsonderzoeksinstantie een veiligheidsaanbeveling uitvaardigt, doet de adreassaant van de aanbeveling binnen 90 dagen na ontvangst van de toezendingsbrief kennisgeving van de ontvangst ervan, alsook van de genomen of voorgenomen maatregelen en, indien nodig, van de tijd die voor het uitvoeren van die maatregelen vereist is en, wanneer geen maatregelen worden genomen, van de redenen daarvoor.
18, lid 2	A2.1.18.2	Binnen 60 dagen na ontvangst van het antwoord deelt de veiligheidsonderzoeksinstantie de adreassaant mee of zij al dan niet genoeg neemt met het antwoord en waarom, wanneer zij van mening verschillen over het besluit om geen maatregelen te nemen.
20	A2.1.20.1	<p>1. Luchtvaartmaatschappijen uit de EU en Israël passen procedures toe die het mogelijk maken:</p> <p>(a) zo snel mogelijk een gevalideerde lijst op te stellen van alle personen aan boord, op basis van de beste beschikbare informatie; en</p> <p>(b) onmiddellijk na de melding van een ongeval met een luchtvaartuig, een lijst op te stellen van de gevaarlijke goederen aan boord.</p> <p>2. Teneinde de familieleden van de passagiers snel op de hoogte te kunnen stellen van de aanwezigheid van hun naasten in het verongelukte vliegtuig stellen de luchtvaartmaatschappijen aan de reizigers voor om de naam en adresgegevens van een persoon die bij een ongeval moet worden gewaarschuwd, op te geven. Deze informatie mag door de luchtvaartmaatschappijen alleen worden gebruikt bij een ongeval; zij mag niet aan derden worden doorgegeven, noch voor commerciële doeleinden worden gebruikt.</p> <p>3. De naam van een persoon aan boord wordt niet openbaar gemaakt voordat de familieleden van die</p>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		<p>persoon door de bevoegde instanties op de hoogte zijn gebracht. De in punt 1, onder (a), bedoelde lijsten blijven vertrouwelijk overeenkomstig de wetgeving van de partij en de naam van elke persoon die op deze lijsten staat, wordt daarom alleen openbaar gemaakt indien de familieleden van de betreffende persoon daar geen bezwaar tegen hebben gemaakt.</p>
21	A2.1.21.1	<p>1. Om te zorgen dat op een meer omvattende en geharmoniseerde wijze op dergelijke voorvallen wordt gereageerd, stelt elke partij op nationaal niveau een noodplan voor burgerluchtvaartongevallen op. Dit noodplan heeft ook betrekking op bijstand aan de slachtoffers van ongevallen in de burgerluchtvaart en hun familieleden.</p> <p>2. De partijen zien erop toe dat alle op hun grondgebied geregistreerde luchtvaartmaatschappijen over een plan voor bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden beschikken. Deze plannen moeten met name voorzien in psychologische bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden en de luchtvaartmaatschappij helpen om te gaan met een ernstig ongeval. De partijen controleren de plannen voor bijstand van de op hun grondgebied gevestigde luchtvaartmaatschappijen.</p> <p>3. Een partij die een bijzonder belang heeft in een ongeval dat op zijn grondgebied is gebeurd, omdat onderdanen van die partij tot de zwaargewonde of dodelijke slachtoffers behoren, mag een deskundige aanstellen die het recht heeft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) de plaats van het ongeval te bezoeken;</li> <li>(b) toegang te krijgen tot de relevante feitelijke informatie die door de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, is goedgekeurd om openbaar te worden gemaakt, en tot informatie over de voortgang van het onderzoek;</li> <li>(c) een kopie van het eindverslag te ontvangen.</li> </ul>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		4. Een krachtens punt 3 aangewezen deskundige mag, mits voldaan wordt aan de toepasselijke wetgeving, bijstand verlenen bij de identificatie van de slachtoffers en deelnemen aan vergaderingen met de overlevenden van zijn land.
23	A2.1.23.1	De partijen stellen de regels vast inzake de sancties voor inbreuken op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot het onderzoek en de preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

## A.2.2: Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003

### inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1	A2.2.1.1	Het doel van deze richtlijn is bij te dragen tot de verbetering van de luchtvaartveiligheid door ervoor te zorgen dat relevante veiligheidsinformatie wordt gemeld, verzameld, opgeslagen, beschermd en verspreid. Het enige doel dat met de melding van voorvallen wordt beoogd, is ongevallen en incidenten te voorkomen en niet schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.
2	A2.2.2.1	De definities van artikel 2 van Richtlijn 2003/42/EG zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, voor zover van toepassing en passend.
3	A2.2.3.1	De in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart zijn van toepassing op voorvallen die, als ze niet worden rechtgezet, een luchtvaartuig, de inzittenden of om het even welke andere personen in gevaar brengen.
4, lid 1	A2.2.4.1	De partijen eisen dat elke persoon die betrokken is bij het voorval of elk bemanningslid dat over een vergunning beschikt overeenkomstig de luchtvaartnavigatiewetgeving voorvallen meldt aan de bevoegde autoriteiten, zelfs als hij/zij niet bij het voorval was betrokken.
5, lid 1	A2.2.5.1	De partijen wijzen een of meer bevoegde autoriteiten aan die een mechanisme moeten opstellen om de gemelde voorvallen te verzamelen, te beoordelen, te verwerken en op te slaan.
5, leden 2 en 3	A2.2.5.2	De bevoegde autoriteiten slaan de gemelde voorvallen op in hun gegevensbanken. De ongevallen en ernstige incidenten worden eveneens in deze gegevensbanken opgeslagen.

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
6	A2.2.6.1	Voor zover relevant wisselen Israël en de lidstaten veiligheidsinformatie uit. De door Israël gebruikte gegevensbank moet compatibel zijn met de ECCAIRS-software.
8, lid 1	A2.2.8.1	De partijen nemen, overeenkomstig hun nationale wetgeving, de nodige maatregelen om passende vertrouwelijkheid te garanderen van de informatie die zij ingevolge Richtlijn 2003/42/EG hebben verkregen. Zij gebruiken deze informatie uitsluitend voor de doeleinden van Richtlijn 2003/42/EG.
8, lid 2	A2.2.8.2	Namen of adressen van individuele personen worden, ongeacht het type of de categorie voorvallen, ongevallen of ernstige incidenten, nooit in de in norm A2.2.5.2 vermelde gegevensbank geregistreerd.
8, lid 3	A2.2.8.3	Onverminderd de toepasselijke strafbepalingen, onthouden de partijen zich van het instellen van procedures naar aanleiding van onopzettelijk of uit onachtzaamheid begane overtredingen, indien hiervan alleen maar kennis is verkregen door een melding in het kader van de nationale regeling voor de verplichte melding van voorvallen, behalve indien er sprake is van grove nalatigheid.
9	A2.2.9.1	Elke partij stelt een systeem voor de vrijwillige melding van voorvallen op teneinde gemakkelijker informatie te kunnen verzamelen over werkelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen die buiten het systeem van verplichte melding van incidenten vallen.

## **DEEL B: Luchtverkeersbeheer**

**B.1: Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")**

**als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009**

<b>Nummer van het artikel</b>	<b>Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)</b>	<b>Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)</b>	<b>Norm</b>
1, leden 1, 2 en 3	B.1.1.1	A	<p>Het initiatief inzake de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim heeft tot doel de huidige veiligheidsnormen voor luchtvervoer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de algemene prestaties van het systeem voor luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer in de partijen te verbeteren, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van alle gebruikers van het luchtruim. Dit gemeenschappelijk Europees luchtruim omvat een samenhangend pan-Europees netwerk van routes, netwerkbeheer en luchtverkeersbeveiligingssystemen dat alleen gebaseerd is op overwegingen van veiligheid, efficiëntie en van technische aard, ten behoeve van alle luchtruimgebruikers. Om deze doelstelling te verwezenlijken, stelt Verordening 549/2004 een geharmoniseerd regelgevingskader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.</p> <p>De toepassing van Verordening 549/2004 en van de in de basisverordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim vermelde maatregelen laat de soevereiniteit van de partijen over hun luchtruim en de behoeften van de partijen inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals vermeld in artikel 13, onverlet. Verordening 549/2004 en de in de basisverordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim vermelde maatregelen hebben geen betrekking op militaire operaties en opleiding.</p>

			De toepassing van Verordening 549/2004 en van de in de basisverordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim bedoelde maatregelen laat de rechten en plichten van de lidstaten die voortvloeien uit het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944 (het Verdrag van Chicago) onverlet. Een aanvullende doelstelling in deze context is de partijen te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in Verordening 549/2004 en de uitvoeringsvoorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen.
2	B.1.2.1	A	De definities van artikel 2 van Verordening 549/2004 zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen inzake luchtverkeer. Alle verwijzingen naar lidstaten worden begrepen als verwijzingen naar de partijen.
4, lid 1	B.1.4.1	A	De partijen gaan, gezamenlijk of afzonderlijk, over tot aanwijzing of instelling van één of meer organen als nationale toezichthoudende instantie, belast met de taken welke krachtens Verordening 549/2004 en de in artikel 3 van Verordening 549/2004 bedoelde maatregelen aan een dergelijke instantie toekomen.
4, lid 2	B.1.4.2	A	De nationale toezichthoudende instanties moeten onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Deze onafhankelijkheid wordt bereikt door middel van een adequate scheiding, ten minste op functioneel niveau, tussen de nationale toezichthoudende instantie en dergelijke dienstverleners.
4, lid 3	B.1.4.3	A	Nationale toezichthoudende instanties voeren hun bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze uit. Dit wordt bereikt door adequate beheers- en controlemechanismen, ook binnen de administratie van een partij. Dit mag de nationale toezichthoudende instanties er echter niet van weerhouden hun taken uit te voeren volgens de organisatievoorschriften van de nationale autoriteiten voor de burgerluchtvaart of andere publieke organen.
4, lid 4	B.1.4.4	A	De partijen zien erop toe dat de nationale toezichthoudende instanties over de noodzakelijke middelen en capaciteiten beschikken om de hun overeenkomstig Verordening 549/2004



			toevertrouwde taken tijdig en doelmatig uit te voeren.
9	B.1.9.1	A	De sancties die de partijen vaststellen voor de overtredingen van Verordening 549/2004 en van de in de basisverordening van het gemeenschappelijk Europees luchtruim bedoelde maatregelen, met name door luchtruimgebruikers en dienstverleners, zijn doeltreffend en proportioneel en hebben een ontmoedigende werking.
10	B.1.10.1	A	De partijen, handelend in overeenstemming met hun nationale wetgeving, zetten raadplegingsmechanismen op om belanghebbende partijen, waaronder belangenorganisaties van beroepspersoneel, op passende wijze te betrekken bij de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
11, lid 1	B.1.11.1	A	Om de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties te verbeteren, wordt een prestatieregeling vastgesteld voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Deze regeling omvat:  (a) nationale plannen, inclusief prestatiedoelen, voor de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, die de samenhang met het initiatief voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim garanderen; en  (b) periodieke beoordeling, monitoring en benchmarking van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties.
11, lid 2	B.1.11.2	A	Overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van Verordening 549/2004 bedoelde regelgevingsprocedure kan de Commissie Eurocontrol of een ander onpartijdig en bevoegd orgaan aanwijzen als "prestatiebeoordelingsorgaan". De rol van het prestatiebeoordelingsorgaan is de nationale toezichthoudende instanties op verzoek bij te staan bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling. De Commissie ziet erop toe dat het prestatiebeoordelingsorgaan de taken die het van de Commissie heeft gekregen, onafhankelijk uitvoert.
11, lid 3, onder b)	B.1.11.3	A	De in norm B.1.11.1 vermelde nationale plannen worden opgesteld door de nationale toezichthoudende instanties en vastgesteld door de partij. Deze plannen omvatten bindende

			nationale doelstellingen en een passende stimuleringsregeling, zoals vastgesteld door de partij. Bij het opstellen van de plannen vindt overleg plaats met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en eventueel luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren.
11, lid 3, onder d)	B.1.11.4	A	De referentieperiode voor de prestatieregeling is minimaal drie en maximaal vijf jaar. In deze periode zullen de partijen en/of de nationale toezichthoudende instanties, indien de nationale doelen niet worden gehaald, de door hen vastgestelde passende maatregelen toepassen.
11, lid 4	B.1.11.5	A	De volgende procedures zijn van toepassing op de prestatieregeling:  (a) het verzamelen, valideren, onderzoeken, evalueren en verspreiden van relevante gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties van alle relevante partijen, waaronder verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, nationale toezichthoudende instanties, partijen en Eurocontrol;  (b) het selecteren van passende prestatiekerngebieden op basis van ICAO-document nr. 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept" en overeenkomstig de in het prestatiekader van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging aangemerkte gebieden, inclusief veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, indien nodig aangepast om rekening te houden met de specifieke behoeften van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en met relevante doelstellingen voor genoemde terreinen, en het definiëren van een beperkt pakket van prestatiekernindicatoren voor prestatiemeting;  (c) beoordeling van de nationale prestatiedoelen op basis van het nationale plan; en  (d) toezicht op de nationale prestatieplannen, inclusief passende waarschuwingsmechanismen.
11, lid 5	B.1.11.6	A	Bij het opstellen van de prestatieregeling wordt er rekening mee gehouden dat en-routediensten, terminaldiensten en netwerkfuncties verschillend zijn en als zodanig moeten worden behandeld, zo nodig ook bij prestatiemetingen.

11, lid 6	B.1.11.7	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels zijn van toepassing.
13	B.1.13.1	A	<p>De basisverordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim verhinderen een partij niet de maatregelen te nemen die nodig zijn om essentiële belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of het defensiebeleid te beschermen. Dat zijn met name maatregelen die noodzakelijk zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– voor de bewaking van het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt, overeenkomstig regionale luchtvaartnavigatieovereenkomsten van de ICAO, met inbegrip van het vermogen om alle luchtvaartuigen die dat luchtruim gebruiken op te sporen, te identificeren en te evalueren, in het streven om de veiligheid van de vluchten te waarborgen en actie te ondernemen om te voorzien in de behoeften inzake veiligheid en defensie;</li> <li>– in het geval van ernstige binnenlandse onlusten waardoor de openbare orde wordt verstoord;</li> <li>– in het geval van oorlog of ernstige internationale spanningen die oorlogsgevaar inhouden;</li> <li>– om te voldoen aan internationale verplichtingen die een partij is aangegaan voor het behoud van de vrede en de internationale veiligheid;</li> <li>– ten behoeve van militaire operaties en trainingen, met inbegrip van de daarvoor benodigde oefeningsmogelijkheden.</li> </ul>

**B.2: Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")**

**als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009**

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/A rt#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
2, leden 1 en 2	B.2.2.1	A	Het uitvoeren van inspecties en onderzoeken door de nationale toezichthoudende instanties om te garanderen dat toezicht wordt gehouden op de naleving van Verordening (EG) 550/2004, met name wat betreft de veilige en efficiënte werking van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen in het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de partij valt. De betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten verleent hieraan zijn medewerking.
2, lid 3	B.2.2.2	B	De landen die deelnemen aan een FAB sluiten overeenkomsten inzake toezicht die garanderen dat inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen in het FAB.
2, leden 4, 5 en 6	B.2.2.3	A	De desbetreffende landen treffen regelingen inzake toezicht die garanderen dat inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen in het luchtruim van een ander land. Die regelingen hebben ook betrekking op de behandeling van gevallen van niet-naleving van de toepasselijke eisen.
4		A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake veiligheidseisen zijn van toepassing.
7, lid 1	B.2.7.1	A	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten worden gecertificeerd door de partijen.
7, lid 3	B.2.7.2	A	De nationale toezichthoudende instanties geven certificaten af aan verleners van

			luchtvaartnavigatiediensten die in overeenstemming zijn met Verordening 1035/2011 en de toepasselijke nationale wetgeving.
7, lid 3	B.2.7.3	A	Deze certificaten mogen afzonderlijk voor elk in artikel 2 van Verordening 549/2004 gedefinieerd type dienst of voor een bundel van dergelijke diensten worden afgegeven.
7, lid 3	B.2.7.4	A	De certificaten worden regelmatig gecontroleerd.
7, lid 4 + Bijlage II	B.2.7.5	A	In de certificaten worden de rechten en plichten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aangegeven, met inbegrip van niet-discriminerende toegang tot diensten voor gebruikers van het luchtruim, met speciale aandacht voor de veiligheid. De certificering mag alleen worden onderworpen aan de voorwaarden van bijlage II bij Verordening 550/2004. Deze voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd, niet-discriminerend, evenredig en transparant zijn.
7, lid 5	B.2.7.6	A	De partijen mogen toestaan dat luchtvaartnavigatiediensten zonder certificaat worden verleend als de bewegingen hoofdzakelijk niet-algemeen luchtverkeer betreffen.
7, lid 6	B.2.7.7	B	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten krijgen, wanneer hen een certificaat wordt afgegeven, de mogelijkheid om hun diensten aan te bieden aan andere partijen, andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens van de partijen.
7, lid 7	B.2.7.8	A	De nationale toezichthoudende instanties houden toezicht op de naleving van het certificaat.
7, lid 7	B.2.7.9	A	Als een nationale toezichthoudende instantie vaststelt dat de houder van een certificaat niet langer aan deze eisen of voorwaarden voldoet, treft zij passende maatregelen, waarbij tegelijkertijd de continuïteit van de diensten wordt gewaarborgd. Deze maatregelen kunnen de intrekking van het certificaat omvatten.
7, lid 8	B.2.7.10	B	Een partij erkent alle certificaten die in een andere partij zijn afgegeven overeenkomstig de in deze bijlage gespecificeerde normen en regelgevende eisen inzake luchtverkeersbeheer.
8, lid 1	B.2.8.1	A	De partijen zorgen ervoor dat in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen

			bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Daartoe wijzen de partijen een verlener van luchtvaartnavigatiediensten aan die houder is van een geldig certificaat op het grondgebied van de partijen.
8, lid 2	B.2.8.2	B	De rechtsstelsels mogen grensoverschrijdende dienstverlening niet verhinderen door van verlener van luchtvaartnavigatiediensten te eisen dat (a) zij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang in handen zijn van een bepaald land of de onderdanen van dat land, (b) hun geregistreerde vestiging/hoofdvestiging zich in dat land bevindt, (c) zij uitsluitend gebruik maken van faciliteiten in dat land.
8, lid 3	B.2.8.3	A	De partijen definiëren de rechten en plichten waaraan de aangewezen dienstverleners moeten voldoen. Deze plichten kunnen voorwaarden bevatten voor het tijdig verstrekken van relevante informatie aan de hand waarvan alle bewegingen van luchtvaartuigen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim kunnen worden geïdentificeerd.
8, lid 4	B.2.8.4	A	De partijen hebben de bevoegdheid om zelf een dienstverlener te kiezen, mits deze voldoet aan de in deze bijlage gespecificeerde eisen en voorwaarden die vermeld zijn in de normen en regelgevende eisen met betrekking tot luchtverkeersbeheer.
8, lid 5	B.2.8.4	B	Voor functionele luchtruimblokken die overeenkomstig artikel 9 bis zijn vastgesteld en die zich uitstrekken over het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van meer dan één partij valt, wijzen de betrokken partijen, overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Verordening 550/2004 gezamenlijk en minstens één maand voor implementatie van het luchtruimblok één of meer verlener van luchtverkeersdiensten aan.
9	B.2.9.1	A	De partijen kunnen een verlener van meteorologische diensten aanwijzen om op exclusieve basis met betrekking tot het gehele onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of een deel daarvan alle meteorologische gegevens of een deel daarvan te verstrekken; daarbij dienen zij rekening te houden met overwegingen op het gebied van de veiligheid.
9 bis, lid 1	B.2.9a.1	B	De partijen nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken ten uitvoer worden gelegd teneinde de vereiste capaciteit en efficiëntie van het netwerk voor

			luchtverkeersbeheer in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te bereiken, een hoog niveau van veiligheid in stand te houden, bij te dragen tot de algehele prestaties van het luchtvervoerssysteem en het effect op het milieu te beperken. De partijen, en in het bijzonder die partijen die aangrenzende functionele luchtruimblokken oprichten, werken zoveel mogelijk samen om de naleving van deze bepaling te garanderen.
9 bis, lid 2	B.2.9a.2	B	<p>Functionele luchtruimblokken moeten met name:</p> <p>(a) worden onderbouwd door een veiligheidsstudie; (b) optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, rekening houdende met luchtverkeersstromen; (c) zorgen voor samenhang met het Europees routenetwerk dat overeenkomstig artikel 6 van de luchtruimverordening wordt opgericht; (d) hun rechtvaardiging vinden in hun algehele toegevoegde waarde, met inbegrip van een optimaal gebruik van technische en personele middelen, op basis van kosten-batenanalyses; (e) een vlotte en flexibele overdracht garanderen van verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding tussen luchtverkeersleidingscentra; (f) de verenigbaarheid tussen de verschillende luchtruimconfiguraties garanderen door onder andere de bestaande vluchtinformatiegebieden te optimaliseren; (g) voldoen aan voorwaarden die voortvloeien uit regionale overeenkomsten die binnen de ICAO zijn gesloten; (h) in overeenstemming zijn met de bestaande regionale overeenkomsten op de datum van inwerkingtreding van Verordening 550/2004; en (i) de samenhang met prestatiedoelen faciliteren.</p>
9 bis, lid 3	B.2.9a.3	B	Een functioneel luchtruimblok wordt uitsluitend ingesteld bij onderlinge overeenstemming tussen alle partijen en, in voorkomend geval, de derde landen die verantwoordelijk zijn voor een deel van het luchtruim in het functioneel luchtruimblok. Alvorens een functioneel luchtruimblok vast te stellen, verstrekken de betrokken partijen de overige partijen bij de overeenkomst en andere belanghebbende partijen passende informatie en geven zij hen de gelegenheid opmerkingen te maken.
9 bis, lid 4	B.2.9a.4	B	Indien een functioneel luchtruimblok betrekking heeft op een deel van het luchtruim dat volledig of gedeeltelijk onder de verantwoordelijkheid van twee of meer partijen valt, bevat de overeenkomst waarbij het blok wordt opgericht de nodige bepalingen over de wijze waarop het blok kan worden gewijzigd en de wijze waarop een partij zich uit het blok kan terugtrekken, met inbegrip van overgangsregelingen.

9 bis, lid 5	B.2.9a.5	B	Bij geschillen tussen twee of meer partijen over een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok dat betrekking heeft op een deel van het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt, kunnen de betrokken partijen de zaak gezamenlijk voor advies aan het comité voor het gemeenschappelijk luchtruim voorleggen. Het advies wordt verstrekt aan de betrokken partijen. Onverminderd norm B.2.9a.3 houden de lidstaten met dit advies rekening om een oplossing te vinden.
10, lid 1	B.2.10.1	A	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten kunnen gebruikmaken van de diensten van andere dienstverleners die op het grondgebied van de partijen zijn gecertificeerd.
10, lid 2	B.2.10.2	A	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten leggen hun werkafspraken formeel vast door middel van schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen, waarin de specifieke verplichtingen en taken van de verschillende dienstverleners worden vastgelegd en die de uitwisseling van operationele gegevens tussen alle dienstverleners voor wat het algemene luchtverkeer betreft, mogelijk maken. Deze regelingen worden gemeld aan de betrokken nationale toezichthoudende instantie(s).
10, lid 3	B.2.10.3	A	Waar het gaat om het verlenen van luchtverkeersdiensten, is de goedkeuring van de betrokken partijen vereist. Waar het gaat om het verlenen van meteorologische diensten, is de goedkeuring van de betrokken partijen vereist indien zij overeenkomstig norm B.2.9.1 op exclusieve basis een verlener van deze diensten hebben aangewezen.
11	B.2.10.4	A	De partijen nemen in het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid de noodzakelijke stappen om ervoor te zorgen dat voor het beheer van specifieke luchtruimblokken schriftelijke overeenkomsten tussen de bevoegde civiele en militaire autoriteiten of gelijkwaardige juridische regelingen worden aangegaan of hernieuwd.
12, lid 1	B.2.12.1	A	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten, ongeacht hun eigendomsstructuur of rechtsvorm, hun jaarrekeningen opstellen, aan een onafhankelijke accountantscontrole onderwerpen en publiceren.
12, lid 2	B.2.12.2	A	In ieder geval moeten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten een jaarverslag publiceren en



			worden zij regelmatig onderworpen aan een onafhankelijke accountantscontrole.
12, lid 3	B.2.12.3	A	Wanneer verleners van luchtvaartnavigatiediensten een bundel diensten aanbieden, doen zij opgave van de kosten van en opbrengsten uit de verleende luchtvaartnavigatiediensten, opgesplitst overeenkomstig het toepasselijke heffingenstelsel, en houden zij, voor zover toepasselijk, geconsolideerde rekeningen bij voor andere diensten dan luchtvaartnavigatie, op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer de desbetreffende diensten zouden worden uitgevoerd door aparte ondernemingen.
12, lid 4	B.2.12.4	A	De partijen wijzen de bevoegde instanties aan die recht op inzage hebben in de boekhouding van dienstverleners die diensten verlenen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim.
13, lid 1	B.2.13.1	B	Voor wat het algemene luchtverkeer betreft, worden relevante operationele gegevens in real time uitgewisseld tussen alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten onderling, luchtruimgebruikers en luchthavens teneinde aan hun operationele behoeften tegemoet te komen. De gegevens worden alleen voor operationele doeleinden gebruikt.
13, lid 2	B.2.13.2	B	Toegang tot relevante operationele gegevens wordt op niet-discriminatoire basis verleend aan bevoegde instanties, gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens.
13, lid 3	B.2.13.3	B	Gecertificeerde dienstverleners, luchtruimgebruikers en luchthavens stellen standaardvoorwaarden op voor de toegang tot hun andere dan de in lid 1 bedoelde relevante operationele gegevens. Deze standaardvoorwaarden worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende instanties. Waar nodig, worden gedetailleerde regels met betrekking tot dergelijke voorwaarden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde procedure.
18, leden 1 en 2	B.2.18.1	A	Noch de nationale toezichthoudende instanties van de partijen, die handelen overeenkomstig hun nationale wetgeving, noch de Commissie maken vertrouwelijke informatie bekend, in het bijzonder informatie over verleners van luchtvaartnavigatiediensten, hun zakenrelaties of hun kostencomponenten. Dit laat het recht van openbaarmaking door de nationale toezichthoudende instanties van de partijen of door de Commissie onverlet indien deze openbaarmaking noodzakelijk

			is voor de uitvoering van hun taken, in welk geval de openbaarmaking evenredig moet zijn en rekening moet houden met de gewettigde belangen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten inzake de bescherming van hun bedrijfsgeheimen.
--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### B.3: Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004

#### betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(de luchtruimverordening), als laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
1	B.3.1.1	A	Deze verordening heeft als doel het concept van een geleidelijk meer geïntegreerd operationeel luchtruim in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid te ondersteunen en gemeenschappelijke procedures vast te stellen voor inrichting, planning en beheer, zodat een efficiënte en veilige werking van de luchtverkeersbeveiliging kan worden verzekerd. Het gebruik van het luchtruim moet de werking van de luchtvaartnavigatiediensten als een coherent en consistent geheel, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004, ondersteunen. Dit is van toepassing op de delen van het luchtruim in de ICAO-regio's EUR en AFI waarin de partijen bij de overeenkomst verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtverkeersdiensten overeenkomstig de dienstverleningsverordening 550/2004. De partijen kunnen ook Verordening 551/2004 toepassen op het luchtruim in andere ICAO-gebieden dat onder hun verantwoordelijkheid valt, mits zij de overige partijen daarvan in kennis stellen.
3, lid 1	B.3.3.1	B	De partijen streven naar de oprichting en erkenning van één EUIR (Europees vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim) door de ICAO.
3, lid 2	B.3.3.2	B	Het EUIR wordt op zodanige wijze ingericht dat het het luchtruim bestrijkt dat overeenkomstig artikel 1, lid 3, van Verordening 551/2004 onder de verantwoordelijkheid van de partijen valt en kan ook delen van het luchtruim van derde landen in Europa omvatten.

3, lid 3	B.3.3.3	B	De oprichting van het EUIR laat de verantwoordelijkheid van de partijen voor de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten in het luchtruim dat overeenkomstig norm B.2.8.1 onder hun verantwoordelijkheid valt, onverlet.
3, lid 4	B.3.3.4	B	De partijen behouden hun verantwoordelijkheden tegenover de ICAO binnen de geografische grenzen van de vluchtinformatiegebieden voor het hogere luchtruim en de vluchtinformatiegebieden die hen door de ICAO zijn toevertrouwd.
3 bis	B.3.3a.1	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake elektronische luchtvaartinformatie zijn van toepassing.
4	B.3.4.1	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake luchtverkeersregels en luchtruimclassificatie zijn van toepassing.
6, lid 1	B.3.6.1	A	De netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer (ATM) maken het mogelijk het luchtruim optimaal te benutten, garanderen dat luchtruimgebruikers geprefereerde trajecten kunnen exploiteren en voorzien in een maximale toegang tot het luchtruim en tot luchtvaartnavigatiediensten. Deze netwerkfuncties zijn gericht op het ondersteunen van initiatieven op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken en worden op zodanige wijze uitgevoerd dat de scheiding van regelgevende en uitvoerende taken wordt gehandhaafd.
6, lid 2	B.3.6.2	A	Functies die door de netwerkbeheerder worden uitgevoerd op het gebied van routeontwerp en beheer van schaarse hulpbronnen, en de mogelijkheid om bijv. Eurocontrol aan te wijzen als netwerkbeheerder.
6, lid 3	B.3.6.3	A	De Commissie mag taken toevoegen aan de in norm B.3.6.2 genoemde lijst van functies, na overleg met belanghebbenden uit de sector. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van Verordening 551/2004 te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.
6, lid 4	B.3.6.4	A	De gedetailleerde regels voor de tenuitvoerlegging van de in artikel 6 van de luchtruimverordening (551/2004) vermelde maatregelen zijn van toepassing, met uitzondering van de maatregelen die

			<p>vermeld zijn in artikel 6, leden 6 tot en met 9, van Verordening 551/2004 en die zijn opgesomd in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël. Deze uitvoeringsbepalingen betreffen met name:</p> <p>(a) de coördinatie en harmonisering van processen en procedures ter verbetering van de doelmatigheid van luchtvaartfrequentiebeheer, inclusief de ontwikkeling van beginselen en criteria;</p> <p>(b) de centrale functie voor het coördineren van de vroege vaststelling van en tegemoetkoming aan frequentiebehoeften in de frequentiebanden toegewezen aan het algemene Europese luchtverkeer ter ondersteuning van het ontwerp en de exploitatie van het Europese luchtverkeersnetwerk;</p> <p>(c) aanvullende functies voor het netwerk, zoals gedefinieerd in het ATM-masterplan;</p> <p>(d) gedetailleerde regels voor coöperatieve besluitvorming tussen de partijen, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheersfunctie;</p> <p>(e) regelingen voor overleg met de relevante belanghebbenden in het besluitvormingsproces, zowel op nationaal als op Europees niveau; en</p> <p>(f) binnen het radiospectrum dat door de Internationale Telecommunicatie-Unie is toegewezen aan algemeen luchtverkeer, een verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de netwerkbeheersfunctie en nationale frequentiebeheerders, om ervoor te zorgen dat de nationale frequentiebeheersfuncties de frequentietoewijzingen blijven uitvoeren die niet van invloed zijn op het netwerk. Voor gevallen die van invloed zijn op het netwerk werken de nationale frequentiebeheerders samen met de verantwoordelijken voor de netwerkbeheersfunctie om het gebruik van frequenties te optimaliseren.</p>
6, lid 5	B.3.6.5	A	<p>Andere aspecten van het luchtruimontwerp dan die welke in artikel 6, lid 2, van Verordening 551/2004 zijn vermeld, worden op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken behandeld. In dit ontwerpproces wordt rekening gehouden met de vraag naar vervoer en de complexiteit van dat vervoer en met de prestatieplannen voor nationale of functionele luchtruimblokken, en is bepaald dat relevante luchtruimgebruikers of relevante groepen die</p>

			luchtruimgebruikers vertegenwoordigen, en, in voorkomend geval, militaire autoriteiten, volledig moeten worden geraadpleegd.
6, lid 6	B.3.6.6	B	Het luchtverkeersstromenbeheer wordt door de lidstaten toevertrouwd aan Eurocontrol of een ander onpartijdig en bevoegd orgaan, voor zover passende controleregelingen in acht worden genomen.
6, lid 7	B.3.6.7	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake luchtverkeersstromenbeheer zijn van toepassing.
7, lid 1	B.3.7.1	A	Rekening houdend met de organisatie van de militaire aspecten die onder hun verantwoordelijkheid vallen, zorgen de partijen voor de uniforme toepassing in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, zoals dat door de ICAO is omschreven en door Eurocontrol is ontwikkeld, opdat het beheer van het luchtruim en de luchtverkeersbeveiliging binnen het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid wordt bevorderd.
7, lid 3	B.3.7.2	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake flexibel luchtruimgebruik zijn van toepassing.
8, lid 1	B.3.8.1	A	In gevallen waarin de toepassing van artikel 7 van Verordening 551/2004 tot aanzienlijke operationele moeilijkheden leidt, kunnen de partijen de toepassing daarvan tijdelijk opschorten, mits zij het Gemengd Comité daarvan onverwijld in kennis stellen.
8, lid 2	B.3.8.2	A	Na een tijdelijke opschorting van artikel 7 van Verordening 551/2004 kunnen aanpassingen van de bij artikel 7, lid 3, van die verordening vastgestelde regels worden doorgevoerd voor het luchtruim onder de bevoegdheid van de betrokken partij(en).

**B.4: Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer ("de interoperabiliteitsverordening")**

als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)	Norm
1 + Bijlage I	B.4.1.1	A	Binnen de werkingssfeer van de kaderverordening, heeft Verordening 552/2004 betrekking op de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN). Verordening 552/2004 is van toepassing op de in bijlage I bij deze verordening vermelde systemen, de onderdelen ervan en bijbehorende procedures. Het doel is te zorgen voor interoperabiliteit tussen de verschillende systemen, onderdelen en bijbehorende procedures van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer, rekening houdende met de relevante internationale regels; daarbij wordt ook gestreefd naar een gecoördineerde en snelle invoering van nieuwe overeengekomen en gevalideerde werkingsconcepten of technologieën op het gebied van luchtverkeersbeheer.
2 + Bijlage II	B.4.2.1	A	Het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer, de systemen en onderdelen ervan en de bijbehorende procedures moeten voldoen aan toepasselijke essentiële eisen. De essentiële eisen zijn uiteengezet in Bijlage II bij Verordening 552/2004.
3	B.4.3.1	A	De in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël vermelde uitvoeringsregels inzake interoperabiliteit zijn van toepassing.  De systemen, onderdelen en bijbehorende procedures moeten gedurende de gehele gebruikscyclus aan de toepasselijke tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit voldoen.  Tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit moeten met name

			<p>(a) specifieke eisen vaststellen ter aanvulling op of verfijning van de essentiële eisen, met name met betrekking tot veiligheid, naadloze exploitatie en prestaties; en/of (b) voor nodig, specifieke eisen omschrijven ter aanvulling op of verfijning van de essentiële eisen, met name met betrekking tot de gecoördineerde invoering van nieuwe overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten of technologische ontwikkelingen; en/of (c) de onderdelen vaststellen, bij het omgaan met systemen; en/of (d) de specifieke overeenstemmingsbeoordelingsprocedures omschrijven, inclusief, voor zover van toepassing, de in artikel 8 van Verordening 552/2004 genoemde aangemelde instanties, op basis van de in Besluit 93/465/EEG gedefinieerde modules die moeten worden gebruikt om de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik van onderdelen of de verificatie van systemen te beoordelen; en/of (e) de tenuitvoerleggingsvoorwaarden specificeren, inclusief, voor nodig, de datum waarop de belanghebbende partijen daaraan moeten voldoen.</p> <p>Bij het opstellen, goedkeuren en herzien van tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit wordt rekening gehouden met de geschatte kosten en baten van technische oplossingen waarmee aan die maatregelen kan worden voldaan, teneinde de best haalbare oplossing te kunnen vaststellen, met passende aandacht voor de handhaving van een hoog veiligheidsniveau. Een raming van de kosten en baten van die oplossingen voor alle belanghebbende partijen wordt aan elke ontwerp-tenuitvoerleggingsmaatregel voor interoperabiliteit gehecht.</p> <p>Tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.</p>
4, lid 2		A	<p>Systemen en de bijbehorende procedures of onderdelen die voldoen aan de relevante communautaire specificaties en waarvan de referentienummers zijn bekendgemaakt in het <i>Publicatieblad van de Europese Unie</i>, worden verondersteld te voldoen aan de essentiële eisen en/of de tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit.</p>
5 + Bijlage III	B.4.5.1	A	<p>Onderdelen gaan vergezeld van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik. De onderdelen van deze verklaring zijn uiteengezet in Bijlage III bij Verordening 552/2004.</p> <p>De fabrikant of zijn in de partijen gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger garandeert en verklaart aan de hand van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik dat hij</p>



			<p>de bepalingen van de essentiële eisen en van de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit heeft toegepast.</p> <p>Onderdelen die vergezeld gaan van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik worden verondersteld te voldoen aan de essentiële eisen en de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit.</p> <p>In de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit wordt, voor nodig, vermeld welke taken met betrekking tot de beoordeling van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van onderdelen moeten worden uitgevoerd door de in artikel 8 van Verordening 552/2004 bedoelde aangemelde instanties.</p>
6 + Bijlage IV	B.4.6.1	A	<p>De verlener van luchtvaartnavigatiediensten geeft voor systemen een EG-verificatie af, overeenkomstig de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit, om ervoor te zorgen dat deze aan de essentiële eisen van Verordening 552/2004 en de tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit voldoen wanneer zij in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer worden geïntegreerd. Voordat een systeem in dienst wordt genomen, stelt de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten een EG-verklaring van verificatie op waarin naleving wordt bevestigd, en dient hij die, samen met een technisch dossier, in bij de nationale toezichthoudende instantie. De onderdelen van deze verklaring en van het technisch dossier zijn uiteengezet in Bijlage IV bij Verordening 552/2004. De nationale toezichthoudende instantie mag alle aanvullende informatie vragen die noodzakelijk is om toezicht te houden op de naleving.</p> <p>In de relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit wordt, voor nodig, vermeld welke taken met betrekking tot de verificatie van systemen uitgevoerd moeten worden door de in artikel 8 van Verordening 552/2004 bedoelde aangemelde instanties.</p> <p>De EG-verklaring van verificatie laat onverlet dat de nationale toezichthoudende instantie om andere redenen dan interoperabiliteit beoordelingen kan uitvoeren.</p>
6 bis	B.4.6a.1	A	<p>Een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het</p>

			gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, in geval het van toepassing is op onderdelen of systemen, wordt met het oog op de toepassing van de artikelen 5 en 6 van Verordening 552/2004 beschouwd als een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik of als een EG-verklaring van verificatie, voor zover in het certificaat is aangetoond dat aan de essentiële eisen van Verordening 552/2004 en de relevante uitvoeringsregels voor interoperabiliteit is voldaan.
7, lid 1	B.4.7.1	A	Wanneer de nationale toezichthoudende instantie constateert dat (a) een onderdeel dat vergezeld gaat van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, of (b) een systeem dat vergezeld gaat van een EG-verklaring van verificatie niet voldoet aan de essentiële eisen en/of relevante tenuitvoerleggingsmaatregelen voor interoperabiliteit, neemt zij, ermee rekening houdende dat de veiligheid en continuïteit van de activiteiten moeten worden gegarandeerd, alle maatregelen die nodig zijn om het toepassingsgebied van het onderdeel of systeem in kwestie te beperken of om het gebruik ervan door de entiteiten die onder de bevoegdheid van de autoriteit vallen te verbieden.
8, lid 1	B.4.8.1	A	De partijen stellen het Gemengd Comité in kennis van de instanties die zij hebben aangewezen voor de uitvoering van taken met betrekking tot de beoordeling van de in artikel 5 van Verordening 552/2004 bedoelde conformiteit of geschiktheid voor gebruik en/of de in artikel 6 van Verordening 552/2004 bedoelde verificatie, waarbij zij voor elke instantie het gebied waarvoor deze verantwoordelijk is en de door de Commissie verstrekte identificatienummers meedelen.
8, lid 2	B.4.8.2	A	De partijen passen de in bijlage V bij Verordening 552/2004 vermelde criteria toe voor de beoordeling van de aan te melden instanties. De instanties die voldoen aan de beoordelingscriteria welke in de relevante Europese normen zijn opgenomen, worden geacht aan de genoemde criteria te voldoen.
8, lid 3 + Bijlage V	B.4.8.3	A	Als een aangemelde instantie niet meer beantwoordt aan de in bijlage V bij Verordening 552/2004 vermelde criteria, trekken de partijen de aanmelding van die instantie in. De partij stelt het Gemengd Comité hiervan onverwijld in kennis.
8, lid 4	B.4.8.4	A	Onverminderd de eisen in artikel 8, leden 1, 2 en 3, van Verordening 552/2004, mogen de partijen

			beslissen organisaties aan te wijzen die overeenkomstig artikel 3 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening zijn erkend als aangemelde instanties.
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

<b>Nummer van het artikel</b>	<b>Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)</b>	<b>Categorie (Deel A of B van punt B van bijlage IV)</b>	<b>Norm</b>
3	B.5.3.1	A	De definities in artikel 3, onder d bis), e), f), g), q), r) en s), van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009, zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen inzake luchtverkeersbeheer. Alle verwijzingen naar lidstaten worden begrepen als verwijzingen naar de partijen.
8 ter, lid 1	B.5.8b.1	A	Het verlenen van ATM/ANS dient te voldoen aan de essentiële eisen van bijlage Vb van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009.
8 ter, lid 2	B.5.8b.2	A	Verleners van ATM/ANS moeten houder zijn van een certificaat overeenkomstig Verordening 1035/2011 en de toepasselijke nationale wetgeving. Het certificaat wordt afgegeven wanneer de verlener van ATM/ANS heeft aangetoond over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met de rechten van de verlener. De verleende rechten en de reikwijdte van de verleende diensten worden in het certificaat gespecificeerd.
8 ter, lid 3	B.5.8b.3	A	In afwijking van norm B.5.8b.2 mogen partijen besluiten dat verleners van vluchtinformatiediensten mogen verklaren dat zij over het vermogen en de middelen beschikken

			om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan de verleende diensten verbonden zijn.
8 ter, lid 4	B.5.8b.4	B	Krachtens de in norm B.5.8b.6 bedoelde maatregelen mag een certificaat verplicht worden gesteld voor organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de bouw en het onderhoud van veiligheidskritieke ATM/ANS-systemen en -onderdelen. Het certificaat wordt afgegeven wanneer deze organisaties hebben aangetoond over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten zijn verbonden. In het certificaat wordt vermeld welke rechten zijn verleend.
8 ter, lid 5	B.5.8b.5	A	Krachtens de in norm B.5.8b.6 bedoelde maatregelen mag certificering of gelijkstelling door de ATM/ANS-verlener verplicht worden gesteld voor veiligheidskritieke ATM/ANS-systemen en -onderdelen. De certificaten voor die systemen en onderdelen worden afgegeven of de validering wordt verleend wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de systemen en onderdelen voldoen aan de gedetailleerde specificaties die zijn vastgesteld om naleving van de in norm B.5.8b.1 bedoelde essentiële eisen te garanderen.
8 ter, lid 6	B.5.8b.6	A	De tenuitvoerleggingsmaatregelen inzake ATM/ANS, die bedoeld zijn in artikel 8 ter, lid 6, van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009, en vermeld zijn in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël, zijn van toepassing.
8 quater, lid 1	B.5.8c.1	A	Luchtverkeersleiders en personen en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding, toetsing, controle of medische keuring van luchtverkeersleiders, moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage Vb bij Verordening 216/2008, als gewijzigd bij Verordening 1108/2009.
8 quater, lid 2	B.5.8c.2	A	Luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een vergunning en een medisch certificaat die overeenkomen met de dienst die zij verlenen.
8 quater, lid 3	B.5.8c.3	A	De in norm B.5.8c.2 vermelde vergunning wordt alleen afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat hij of zij voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming te garanderen met de in bijlage Vb bij Verordening 216/2008, als gewijzigd bij Verordening 1108/2009, vervatte essentiële eisen inzake theoretische kennis, bedrevenheid, talenkennis en ervaring.

8 quater, lid 4	B.5.8c.4	A	Het in norm B.5.8c.2 vermeld medisch certificaat wordt alleen afgegeven wanneer de luchtverkeersleider voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming te garanderen met de in bijlage Vb bij Verordening 216/2008, als gewijzigd bij Verordening 1108/2009, vervatte essentiële eisen inzake medische geschiktheid. Het medische certificaat kan worden afgegeven door een keuringsarts voor de luchtvaart of een luchtvaartgeneeskundig centrum.
8 quater, lid 5	B.5.8c.5	A	De aan de luchtverkeersleider verleende rechten en de reikwijdte van de vergunning en het medisch certificaat worden in die vergunning en die verklaring gespecificeerd.
8 quater, lid 6	B.5.8c.6	A	De bekwaamheid van organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders, keuringsartsen voor de luchtvaart en luchtvaartgeneeskundige centra om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verbonden zijn aan hun rechten in verband met de afgifte van vergunningen en medische certificaten, wordt erkend door de afgifte van een certificaat.
8 quater, lid 7	B.5.8c.7	A	Er wordt een certificaat afgegeven aan opleidingsorganisaties, keuringsartsen voor de luchtvaart en luchtvaartgeneeskundige centra voor luchtverkeersleiders die hebben aangetoond dat zij voldoen aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de relevante essentiële eisen van bijlage Vb bij Verordening 216/2008, als gewijzigd bij Verordening 1108/2009, te garanderen. In de certificaten wordt gespecificeerd welke rechten worden verleend.
8 quater, lid 8	B.5.8c.8	A	Personen die verantwoordelijk zijn voor het geven van praktische opleidingen of voor het beoordelen van de vaardigheden van luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een certificaat. Dit certificaat wordt afgegeven wanneer de betrokken persoon heeft aangetoond dat hij of zij voldoet aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de relevante essentiële eisen van bijlage Vb bij Verordening 216/2008, als gewijzigd bij Verordening 1108/2009, te garanderen. In de certificaten wordt gespecificeerd welke rechten worden verleend.
8 quater, lid 9	B.5.8c.9	A	Synthetische trainingstoestellen moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage Vb van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009.

8 quater, lid 10	B.5.8c.10	A/B <sup>3</sup>	De tenuitvoerleggingsmaatregelen die bedoeld zijn in artikel 10 van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009, en vermeld zijn in bijlage IV bij de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël, zijn van toepassing.
Bijlage Vb, punt 1	B.5.Vb.1	A	(a) Alle luchtvaartuigen, met uitzondering van die welke worden gebruikt voor de in artikel 1, lid 2, onder a), van Verordening 216/2008 vermelde activiteiten, dienen in alle vluchtfasen of op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein te worden geëxploiteerd overeenkomstig de toepasselijke algemene exploitatievoorschriften en alle procedures voor het gebruik van dat luchtruim.  (b) Alle luchtvaartuigen, met uitzondering van die welke zijn betrokken bij de in artikel 1, lid 2, onder a), van Verordening 216/2008 vermelde activiteiten, dienen te zijn uitgerust met de vereiste onderdelen en dienovereenkomstig te worden gebruikt. Onderdelen die gebruikt zijn in ATM/ANS-systemen moeten eveneens voldoen aan de eisen van punt 3 van bijlage Vb van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009.
Bijlage Vb, punt 2	B.5.Vb.2	A	De essentiële eisen van bijlage Vb, punt 2, van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009, zijn van toepassing.
Bijlage Vb, punt 3	B.5.Vb.3	A	De essentiële eisen van bijlage Vb, punt 3, van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009, zijn van toepassing.
Bijlage Vb, punt 4	B.5. Vb.4	A/B <sup>4</sup>	De essentiële eisen van bijlage Vb, punt 4, van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening 1108/2009, zijn van toepassing.
Bijlage	B.5.Vb.5	A	De essentiële eisen van bijlage Vb, punt 5, van Verordening 216/2008, zoals gewijzigd bij

<sup>3</sup> Bepalingen die zijn afgeleid uit SARP's van de ICAO worden ingedeeld in deel A. Alle andere bepalingen worden ingedeeld in deel B.

<sup>4</sup> Bepalingen die zijn afgeleid uit SARP's van de ICAO worden ingedeeld in deel A. Alle andere bepalingen worden ingedeeld in deel B.

Vb, punt 5			Verordening 1108/2009, zijn van toepassing.
------------	--	--	---------------------------------------------



## DEEL C: Milieu

### C.1: Richtlijn 2002/30/EG

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

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
3	C.1.3.1	De partijen zien erop toe dat er bevoegde instanties zijn die verantwoordelijk zijn voor kwesties met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens.
4	C.1.4.1	De partijen volgen voor de geluidsproblematiek van luchthavens op hun grondgebied een evenwichtige aanpak. Daarbij kunnen zij als maatregelen voor het beheer van vliegtuiggeluid ook economische stimulansen overwegen.
	C.1.4.2	Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen houden de bevoegde instanties rekening met de te verwachten kosten en baten van de diverse ter beschikking staande maatregelen, alsook met de specifieke kenmerken van de betrokken luchthaven.
	C.1.4.3	De maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde milieudoelstelling te halen. Zij mogen evenmin discriminerend zijn op grond van de nationaliteit of identiteit van luchtvaartmaatschappijen of vliegtuigfabrikanten.
	C.1.4.4	Geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen worden vastgelegd op basis van het geluidsniveau van het vliegtuig zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1.

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
5 + Bijlage II (1-3)	C.1.5.1	Bij de besluitvorming inzake exploitatiebeperkingen wordt rekening gehouden met de in bijlage II, punten 1, 2 en 3, van Richtlijn 2002/30/EG gespecificeerde informatie, voor dat voor de betrokken exploitatiebeperkingen en de kenmerken van de luchthaven passend en mogelijk is.
7	C.1.7.1	<p>De regels voor de beoordeling van exploitatiebeperkingen gelden niet voor:</p> <p>(a) door een besluit van het Gemengd Comité gevalideerde exploitatiebeperkingen die al waren opgelegd op de datum van tenuitvoerlegging van deze norm, zoals gespecificeerd in bijlage II, lid 5, van de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Israël;</p> <p>(b) kleine technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen die geen significant kosteneffect hebben voor de luchtvaartondernemingen op een willekeurige luchthaven en die na de datum van tenuitvoerlegging van deze norm, zoals hierboven vermeld, zijn aangebracht.</p>
9	C.1.9.1	<p>In individuele gevallen kunnen de partijen voor op hun grondgebied gelegen luchthavens vergunning verstrekken voor afzonderlijke activiteiten van luchtvaartuigen die op grond van de overige bepalingen van Richtlijn 2002/30/EG niet mogen plaatsvinden, voor zover:</p> <p>(a) het luchtvaartuigen betreft waarvan de individuele vluchten dermate uitzonderlijk zijn dat het onredelijk zou zijn geen tijdelijke vrijstelling te verlenen;</p> <p>(b) het luchtvaartuigen betreft die niet-commerciële vluchten verrichten met het oog op aanpassings-, reparatie- of onderhoudswerkzaamheden.</p>

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

## C.2: Richtlijn 2006/93/EG

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

Numme r van het artikel	Norm nr.	Norm
1	C.2.1.1	Toepasselijkheid: a. Vliegtuigen met een maximumopstijgmassa van 34 000 kg of meer; of b. vliegtuigen met een gecertificeerde interne accommodatie van meer dan 19 passagiersstoelen.
2	C.2.2.2	Civiele subsonische straalvliegtuigen moeten voldoen aan de normen die gespecificeerd zijn in deel II, hoofdstuk 3, volume 1, van bijlage 16 bij het Verdrag.
3	C.2.3.1	In de volgende gevallen kan vrijstelling worden verleend van de eis om civiele subsonische straalvliegtuigen te exploiteren volgens de normen die gespecificeerd zijn in deel II, hoofdstuk 3, volume 1, van bijlage 16 bij het Verdrag: (a) vliegtuigen van historisch belang; (b) vliegtuigen die tijdelijk worden gebruikt en waarvan de exploitatie zo uitzonderlijk van aard is dat het niet redelijk zou zijn daarvoor geen tijdelijke vrijstelling te verlenen; en (c) vliegtuigen die tijdelijk worden gebruikt voor niet-commerciële vluchten voor aanpassings-, reparatie- of onderhoudsdoeleinden.
3	C.2.3.2	Een partij stelt de bevoegde autoriteiten van de andere partijen in kennis van de vrijstellingen die worden verleend voor vliegtuigen van historisch belang.  Elke partij erkent de door een andere partij verleende vrijstellingen voor in de registers van die andere partij ingeschreven vliegtuigen.

Numme r van het artikel	Norm nr.	Norm
5	C.2.5.1	De partijen stellen passende handhavingsmaatregelen vast met betrekking tot overtredingen van de uit hoofde van Richtlijn 2006/93/EG vastgestelde nationale bepalingen en treffen alle nodige maatregelen om erop toe te zien dat die maatregelen ook worden toegepast. Deze maatregelen moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

## **DEEL D: Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen**

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

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

## DEEL E: Consumentenrechten

### E.1: Richtlijn 90/314/EEG

#### betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1	E.1.1.1	De wetten, regels en administratieve bepalingen van de partijen inzake pakketten die op het grondgebied van de partijen worden verkocht of te koop worden aangeboden, op elkaar afstemmen.
2	E.1.2.1	<p>De definitie van artikel 2 van Richtlijn 90/314/EEG zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot pakketreizen, vakantiepakketten en rondreispakketten, voor zover van toepassing en passend. In deze bijlage is de volgende definitie van "pakket" van toepassing:</p> <p>"pakket": de vooraf geregelde combinatie van niet minder dan twee van de volgende onderdelen, samen verkocht of te koop aangeboden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) vervoer;</li><li>b) accommodatie;</li><li>c) andere, niet met vervoer of logies verband houdende toeristische diensten die een belangrijk deel van het pakket uitmaken.</li></ul> <p>Afzonderlijke facturering van diverse onderdelen van een zelfde pakket ontslaat de organisator of de doorverkoper niet van de verplichtingen van deze bijlage.</p>
3	E.1.3.1	De organisator en doorverkoper moeten volledige en nauwkeurige informatie verstrekken. Indien de consument een brochure wordt verstrekt, moet hierin leesbaar, duidelijk en nauwkeurig de prijs worden

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		<p>vermeld, alsmede relevante gegevens over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) de bestemming, de te gebruiken vervoermiddelen, kenmerken en categorieën van deze vervoermiddelen;</li> <li>(b) het type accommodatie, de plaats, de categorie, de mate van comfort en de belangrijkste kenmerken ervan, de goedkeuring en toeristische classificatie;</li> <li>(c) de maaltijden (meal plan);</li> <li>(d) de routebeschrijving;</li> <li>(e) algemene informatie over paspoort- en visumvereisten en gezondheidsformaliteiten die vereist zijn voor de reis en het verblijf;</li> <li>(f) het als voorschot te betalen bedrag of percentage van de prijs en de termijn voor de betaling van het saldo;</li> <li>(g) de vraag of voor de uitvoering van het pakket een minimumaantal personen vereist is, en zo ja, de uiterste datum waarop de consument in kennis zal worden gesteld van een eventuele annulering.</li> </ul> <p>De verstrekte informatie is bindend, tenzij de volgende voorwaarden zijn vervuld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wijzigingen in deze gegevens zijn duidelijk en vóór de sluiting van het contract ter kennis van de consument gebracht; de brochure moet daarvan uitdrukkelijk melding maken;</li> <li>- er zijn naderhand wijzigingen aangebracht ingevolge een akkoord tussen de contractpartijen.</li> </ul>
4, lid 1, 4, lid 2	E.1.4.1	Vóór het contract wordt gesloten, verstrekt de organisator en/of doorverkoper de consument, schriftelijk of op een andere passende wijze, algemene informatie over de toepasselijke paspoort- en visumvereisten, en



Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		<p>met name over de termijnen voor het verkrijgen ervan, alsook informatie over de vereiste gezondheidsformaliteiten voor de reis en het verblijf;</p> <p>De organisator en/of de doorverkoper verstrekken de consument schriftelijk of in enige andere passende vorm en tijdig vóór het begin van de reis de volgende inlichtingen:</p> <p>(i) dienstregelingen, tussenstops en aansluitingen, alsook de door de reiziger in te nemen plaats, bij voorbeeld hut of slaappleats op een schip of couchette of slaapwagen in een trein;</p> <p>(ii) naam, adres en telefoonnummer van de plaatselijke vertegenwoordiging van de organisator en/of de doorverkoper, dan wel, bij ontbreken daarvan, naam, adres en telefoonnummer van de plaatselijke instanties die de consument bij moeilijkheden kunnen helpen.</p> <p>Wanneer dergelijke vertegenwoordigingen en instanties niet bestaan, dient de consument in elk geval te beschikken over een nummer voor noodgevallen of over andere informatie waardoor hij in contact kan treden met de organisator en/of de doorverkoper;</p> <p>(iii) voor reizen en verblijven van minderjarigen in het buitenland, de informatie waardoor rechtstreeks contact mogelijk is met het kind of met de persoon die ter plaatse voor diens verblijf verantwoordelijk is;</p> <p>Afhankelijk van het specifieke pakket omvat het contract minstens de hieronder vermelde elementen, voor zover relevant voor het pakket in kwestie:</p> <p>(a) plaats(en) van bestemming van de reis, en, indien deze onderscheiden periodes van verblijf omvat, de verschillende periodes en data;</p> <p>(b) te gebruiken vervoermiddelen, kenmerken en categorieën van deze vervoermiddelen, data, tijdstippen en</p>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		<p>plaatsen van vertrek en terugkeer;</p> <p>(c) indien huisvesting in het pakket is opgenomen, de ligging hiervan, de toeristische categorie of het comfort en de belangrijkste kenmerken, de overeenstemming ervan met de voorschriften van de betrokken lidstaat van ontvangst, het aantal inbegrepen maaltijden (meal plan);</p> <p>(d) de vraag of voor de uitvoering van het pakket een minimumaantal personen vereist is, en zo ja, de uiterste datum waarop de consument in kennis zal worden gesteld van een eventuele annulering;</p> <p>(e) de routebeschrijving;</p> <p>(f) bezoeken, excursies of andere diensten die zijn begrepen in de overeengekomen totale pakketprijs;</p> <p>(g) naam en adres van de organisator, de doorverkoper en, indien van toepassing, de verzekeraar;</p> <p>(h) de prijs van het pakket en gegevens over een eventuele herziening van de prijs, zoals vermeld in norm E.1.4.2, alsook gegevens over eventuele verschuldigde heffingen en belastingen in verband met bepaalde diensten (landingsrechten, belastingen in verband met in- of uitstappen in havens en op vliegvelden, verblijfsbelasting) indien deze prijzen niet in de pakketprijs zijn inbegrepen;</p> <p>(i) data en wijze van betaling van de prijs;</p> <p>(j) de bijzondere wensen die de consument bij het boeken van de reis aan de organisator of de doorverkoper kenbaar heeft gemaakt en waarop door beiden is ingegaan;</p> <p>(k) de termijnen waarbinnen de consument een eventuele klacht moet indienen in verband met het niet of slecht uitvoeren van het contract.</p>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		Alle voorwaarden van het contract worden schriftelijk of in andere voor de consument begrijpelijke en toegankelijke vorm vermeld en worden hem vóór de sluiting van het contract meegedeeld; de consument krijgt een kopie van deze voorwaarden.
4, lid 4	E.1.4.2	<p>Verbod op prijswijzigingen, tenzij in het contract uitdrukkelijk is bepaald dat het mogelijk is de prijs naar boven of naar beneden te herzien, hoe de herziene prijs moet worden berekend, en dat de herziening uitsluitend mag gebaseerd zijn op wijzigingen in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de vervoerkosten, met inbegrip van de brandstofkosten;</li> <li>- de voor bepaalde diensten verschuldigde heffingen en belastingen, zoals landingsrechten en belastingen in verband met in- of uitstappen in havens en op luchtvaartterreinen;</li> <li>- de op het pakket toegepaste wisselkoersen;</li> <li>- hotelkosten.</li> </ul> <p>Tijdens een in de relevante wetgeving van de partij te bepalen vaste periode vóór de gestipuleerde vertrekdatum mag de in het contract vermelde prijs niet worden verhoogd, voor zover de klant de volledige prijs van het pakket heeft betaald.</p>
4, lid 5	E.1.4.3	<p>In het geval essentiële bepalingen van het contract vóór vertrek worden gewijzigd, heeft de consument het recht om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hetzij, zonder toepassing van boetebepalingen, het contract op te zeggen,</li> <li>- hetzij een aanhangsel bij het contract te accepteren waarin de aangebrachte wijzigingen en de invloed</li> </ul>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		daarvan op de prijs worden meegedeeld.
4, lid 6	E.1.4.4	<p>In geval van annulering van het pakket vóór de overeengekomen vertrekdatum, om redenen die niet aan de consument zijn toe te schrijven, heeft de consument het recht op:</p> <p>a) ofwel een ander pakket van gelijkwaardige of betere kwaliteit, als de organisator en/of de doorverkoper hem dat kunnen voorstellen. Indien het ter vervanging aangeboden pakket van een mindere kwaliteit is, moet de organisator de consument het verschil in prijs terugbetalen;</p> <p>(b) ofwel de zo spoedig mogelijke terugbetaling van alle door hem op grond van het contract betaalde bedragen.</p> <p>In die gevallen heeft hij, waar passend, recht op een schadeloosstelling voor het niet uitvoeren van het contract; deze wordt hem betaald hetzij door de organisator, hetzij door de doorverkoper, overeenkomstig de desbetreffende wettelijke voorschriften van de betrokken partij, tenzij:</p> <p>(i) de reis wordt geannuleerd omdat het aantal aanmeldingen kleiner is dan het vereiste minimumaantal en de consument binnen de in de beschrijving van het pakket vermelde termijn schriftelijk van de annulering op de hoogte is gebracht, of</p> <p>(ii) de annulering het gevolg is van overmacht, waaronder overboeking evenwel niet is begrepen; onder overmacht worden verstaan abnormale en onvoorzienbare omstandigheden die onafhankelijk zijn van de wil van degene die zich erop beroept en waarvan de gevolgen ondanks alle voorzorgsmaatregelen niet konden worden vermeden.</p>
4, lid 7	E.1.4.5	Indien na vertrek een aanzienlijk gedeelte van de diensten waarvoor een contract is gesloten niet worden verleend of als de organisator vaststelt dat hij niet in staat zal zijn een aanzienlijk gedeelte van de te

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		<p>verlenen diensten aan te kopen, heeft de consument recht op:</p> <p>geschikte alternatieve regelingen, zonder extra kosten, voor de voortzetting van het pakket en, voor zover passend, compensatie van het verschil tussen de aangeboden en de verleende diensten.</p> <p>Indien dergelijke regelingen onmogelijk zijn of om deugdelijke redenen niet door de consument worden aanvaard, verstrekt de organisator, in voorkomend geval, de consument zonder extra kosten een gelijkwaardig vervoermiddel dat hem terugbrengt naar de plaats van vertrek of naar een andere met hem overeengekomen plaats van terugkeer en stelt hij de consument schadeloos.</p>
5, lid 1	E.1.5.1	De partijen nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de organisator en/of de doorverkoper die partij zijn bij het contract, tegenover de consument aansprakelijk zijn voor de goede uitvoering van de uit dit contract voortvloeiende verplichtingen, ongeacht of deze verplichtingen zijn uit te voeren door henzelf dan wel door andere verstrekkers van diensten, en zulks onverminderd het recht van de organisator en/of de doorverkoper om deze andere verstrekkers van diensten aan te spreken.
5, leden 2, 3 en 4	E.1.5.2	<p>De consument heeft recht op compensatie in geval het contract niet of slecht wordt uitgevoerd, tenzij bepaalde in Richtlijn 90/314/EEG uiteengezette voorwaarden zijn vervuld.</p> <p>De organisator en/of doorverkoper die partij is bij het contract moet onmiddellijk bijstand verlenen aan een consument in problemen, zelfs als de organisator of doorverkoper niet verantwoordelijk is voor schade omdat deze is toe te schrijven aan een derde partij die niet betrokken is bij het verlenen van de diensten die onder het contract vallen en omdat deze onvoorzienbaar en onvermijdelijk was, of omdat de schade te wijten is aan overmacht, zoals gedefinieerd in norm E.1.4.4, of aan een gebeurtenis die de organisator en/of doorverkoper of de leverancier van de diensten, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, niet konden voorzien of voorkomen.</p>

<b>Nummer van het artikel</b>	<b>Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)</b>	<b>Norm</b>
6	E.1.6.1	In geval van klachten moet de organisator en/of doorverkoper onmiddellijk passende oplossingen trachten te vinden.

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

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

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1	E.3.1.1	Vaststelling van minimumrechten voor passagiers bij:  (a) instapweigering tegen hun wil, (b) annulering van hun vlucht, (c) vertraging van hun vlucht.
2	E.3.2.1	De definities in artikel 2 van Verordening (EG) nr. 261/2004 zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen voor de vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten, voor zover deze passend en van toepassing zijn.
3, leden 2 en 3	E.3.3.1	De regelgevende eisen en normen zijn van toepassing op voorwaarde dat passagiers:  (a) een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben en zich, behalve in geval van annulering als bedoeld in artikel 5 van Verordening (EG) nr. 261/2004, bij de incheckbalie melden  - op het vooraf door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een gemachtigde reisagent aangegeven tijdstip en indien bewezen is dat de passagier een melding heeft ontvangen, of, indien geen tijdstip is aangegeven,  - niet later dan een in de relevante wetgeving van de partij te bepalen vaste periode vóór de gepubliceerde vertrektijd; of  (b) door een luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht waarvoor zij een boeking hadden, zijn

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



Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
5, lid 1	E.3.5.1	In geval van annulering van een vlucht: (a) biedt de exploiterende luchtvaartmaatschappij bijstand aan de passagiers ((i) keuze tussen vergoeding van de ticketkosten samen met, voor zover relevant, een terugvlucht; een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersomstandigheden naar de eindbestemming, bij de eerste gelegenheid; een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersomstandigheden naar de eindbestemming op een latere datum naar keuze van de passagier, voor zover er stoelen beschikbaar zijn; en (ii) in het geval van herroutering: eten en drinken en twee telefoongesprekken, fax/e-mail en hotelaccommodatie, indien nodig, en vervoer tussen de luchthaven en het hotel) en (b) hebben passagiers recht op compensatie door de exploiterende luchtvaartmaatschappij, tenzij zij ruim vóór de geplande vertrektijd (een vaste termijn die in de relevante wetgeving van de partij moet worden vastgesteld) in kennis worden gesteld van de annulering of later in kennis worden gesteld en een andere vlucht aangeboden krijgen, zodat zij binnen vaste termijnen kunnen vertrekken en hun bestemming kunnen bereiken (dicht bij de geplande vertrek- en aankomsttijden, vast te stellen in de relevante wetgeving van de partij).
5, lid 2	E.3.5.2	Wanneer de passagiers wordt meegedeeld dat de vlucht is geannuleerd, wordt uitgelegd welk alternatief vervoer er voorhanden is.
5, lid 3	E.3.5.3	Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.
5, lid 4	E.3.5.4	De luchtvaartmaatschappij die de vlucht exploiteert, moet bewijzen of de annulering van de vlucht al dan niet aan de passagier is gemeld en het tijdstip waarop dat is gebeurd.
6	E.3.6.1	Wanneer een luchtvaartmaatschappij redelijkerwijs verwacht dat een vlucht twee uur of meer vertraging zal oplopen ten opzichte van de geplande vertrektijd, biedt zij de passagiers bijstand (eten en drinken, twee telefoongesprekken, fax/e-mail); wanneer de vertraging oploopt tot minstens vijf uur, hebben de passagiers de keuze tussen wachten op de oorspronkelijke vlucht of terugbetaling van de ticketkosten samen met, voor

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		zover relevant, een terugvlucht en hotelaccommodatie, indien een of meer overnachtingen nodig zijn, alsook vervoer tussen de luchthaven en het hotel.
7	E.3.7.1	<p>Wanneer de passagiers recht hebben op compensatie, bedraagt deze:</p> <p>(a) 1 250 NIS of 250 EUR voor alle vluchten van hoogstens 2 000 km;</p> <p>(b) 2 000 NIS of 400 EUR voor vluchten tussen 2 000 en 4 500 km;</p> <p>(c) 3 000 NIS of 600 EUR voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen.</p> <p>Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen.</p> <p>Wanneer de passagiers een alternatieve vlucht naar hun eindbestemming aangeboden krijgen, en wanneer de aankomsttijd van die vlucht niet meer dan een korte vaste periode, vast te stellen in de relevante wetgeving van de partij, de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht overschrijdt, kan de exploiterende luchtvaartmaatschappij de compensatie met 50 % verlagen.</p> <p>De compensatie dient contant, via elektronische overschrijving of per cheque te worden betaald of, met het ondertekende akkoord van de passagier, in reisbonnen en/of andere diensten.</p>
8, lid 3	E.3.8.1	<p>Wanneer, in het geval waarin een stad of regio wordt bediend door meerdere luchthavens, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een passagier een vlucht aanbiedt naar een andere luchthaven dan die waarvoor was geboekt, draagt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten van de reis van die andere luchthaven naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming.</p>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
10, lid 1	E.3.10.1	Indien een passagier door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in een hogere klasse wordt geplaatst dan die waarvoor een ticket is gekocht, mag geen bijbetaling worden gevraagd.
10, lid 2	E.3.10.2	Indien een passagier door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht exploiteert in een lagere klasse wordt geplaatst dan die waarvoor een ticket is gekocht, heeft hij recht op terugbetaling overeenkomstig de relevante wetgeving van de partij.
11, lid 1	E.3.11.1	Luchtvaartmaatschappijen die een vlucht exploiteren, geven voorrang aan personen met beperkte mobiliteit en hun eventuele begeleiders of officiële geleidehonden, alsook aan alleenreizende kinderen.
11, lid 2, 9, lid 3	E.3.11.2	In geval van instapweigering, annulering en vertraging hebben personen met beperkte mobiliteit en hun begeleiders, alsook alleenreizende kinderen het recht zo snel mogelijk bijstand te krijgen. Bij het verstrekken van de bijstand, schenkt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht exploiteert bijzondere aandacht aan de behoeften van personen met beperkte mobiliteit en hun eventuele begeleiders, alsook aan de behoeften van alleenreizende kinderen.
12	E.3.12.1	<p>De normen in Verordening 261/2004 zijn van toepassing, onverminderd het recht van de passagiers op verdere compensatie. De uit hoofde van Verordening 261/2004 toegekende compensatie kan in mindering worden gebracht van eventuele verdere compensatie.</p> <p>Onverminderd de toepasselijke beginselen en voorschriften van de nationale wetgeving, is het voorgaande niet van toepassing op passagiers die vrijwillig afstand hebben gedaan van hun boeking uit hoofde van artikel 4, lid 1, van Verordening 261/2004.</p>
13	E.3.13.1	In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht exploiteert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens Verordening 261/2004 op haar rusten, mag geen enkele bepaling van de verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens de geldende

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		wetgeving compensatie te verlangen van om het even welke persoon, inclusief derden. Verordening 261/2004 beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht exploiteert een contract heeft. Ook mag geen enkele bepaling van de verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een contract heeft, om volgens de relevante wetgeving terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.
14, lid 1	E.3.14.1	De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zorgt ervoor dat bij het inchecken de volgende tekst (of een bericht met soortgelijke inhoud) duidelijk zichtbaar voor de passagiers is uitgehangen: "Indien u niet tot uw vlucht wordt toegelaten of indien deze is geannuleerd of minstens twee uur vertraging heeft, vraag dan bij de incheckbalie of bij de boarding gate om de tekst met uw rechten, met name met wat compensatie en bijstand betreft".
14, lid 2	E.3.14.2	Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht exploiteert, overgaat tot instapweigering of annulering van een vlucht, bezorgt zij iedere daardoor getroffen passagier een schriftelijke mededeling waarin de regels voor compensatie en bijstand overeenkomstig Verordening 261/2004 zijn uiteengezet. Zij verstrekt een gelijkwaardige mededeling ook aan iedere passagier die getroffen wordt door een aanzienlijke vertraging.
15	E.3.15.1	De uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen ten aanzien van de passagiers kunnen niet worden beperkt of teniet worden gedaan door middel van bijvoorbeeld een beperkings- of ontheffingsclausule in het vervoerscontract.  Indien een dergelijke beperkings- of ontheffingsclausule niettemin wordt aangevoerd tegen een passagier, of indien de passagier niet juist is ingelicht omtrent zijn rechten en daardoor een lagere compensatie heeft aanvaard dan die waarin is voorzien bij Verordening 261/2004, heeft de passagier het recht alsnog bij de bevoegde rechtbanken of instanties de nodige stappen te ondernemen voor het verkrijgen van een

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		aanvullende compensatie.
16	E.3.16.1	De partijen zien toe op de handhaving van deze uit Verordening 261/2004 voortvloeiende regelgevende eisen en normen. De handhavingsmaatregelen, die maatregelen kunnen omvatten welke gebaseerd zijn op burgerrechtelijke uitspraken van rechtbanken, moeten effectief, evenredig en afschrikkend zijn.

**E.4: Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006**

**inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen**

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

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
4, lid 1	E.4.4.1	<p>Een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator mag een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit weigeren een vlucht te reserveren of in te stappen op grond van zijn/haar handicap:</p> <p>(a) om te voldoen aan de toepasselijke veiligheidseisen die zijn vastgesteld in de internationale of nationale wetgeving of om te voldoen aan veiligheidseisen die zijn vastgesteld door de autoriteit die het Air Operator Certificate heeft afgegeven aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij;</p> <p>(b) als de grootte van het luchtvaartuig of de deuren ervan het fysiek onmogelijk maken de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit aan boord te brengen of te vervoeren.</p> <p>Indien een boeking wordt geweigerd op grond van punt a) of b) getroost de luchtvaartmaatschappij, de agent van de luchtvaartmaatschappij of de touroperator zich redelijke inspanningen om de persoon in kwestie een aanvaardbaar alternatief aan te bieden.</p> <p>Een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit die als passagier is geweigerd op grond van zijn/haar handicap of mobiliteitsbeperking, en de persoon die deze persoon begeleidt, hebben recht op terugbetaling of een andere vlucht overeenkomstig artikel 8 van Verordening 261/2004. Het recht op de mogelijkheid van een terugvlucht of een andere vlucht is afhankelijk van de vraag of aan alle veiligheidseisen is voldaan.</p>
4, lid 2	E.4.4.2	<p>Om te voldoen aan toepasselijke veiligheidseisen die in internationale of nationale wetgeving zijn vastgesteld of aan veiligheidseisen die zijn vastgesteld door de autoriteit die het Air Operator Certificate heeft afgegeven aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij, mag een luchtvaartmaatschappij, een agent van de luchtvaartmaatschappij of een touroperator eisen dat een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit wordt begeleid door een andere persoon die in staat is de nodige bijstand aan die persoon te verlenen.</p>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
4, lid 3	E.4.4.3	<p>Luchtvaartmaatschappijen of agenten van luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht gehandicapte passagiers informatie te verstrekken over de veiligheidsregels die zij toepassen met betrekking tot het vervoer van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, en over de beperkingen op het vervoer van die personen of van mobiliteitshulpmiddelen wegens de grootte van het luchtvaartuig.</p> <p>In het geval van vluchten die deel uitmaken van pakketreizen, vakantiepakketten en rondreis pakketten die door een touroperator worden georganiseerd, verkocht of te koop aangeboden, moet deze touroperator de toepasselijke veiligheidsregels en beperkingen bekendmaken.</p>
4, lid 4	E.4.4.4	<p>Als een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator gebruikmaakt van een in norm E.4.4.1 of E.4.4.2 toegestane afwijking, stelt hij de gehandicapte of de persoon met beperkte mobiliteit onmiddellijk in kennis van de redenen daarvoor. Op verzoek deelt een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator deze redenen schriftelijk mee aan de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit, binnen een in de relevante wetgeving van de partij te bepalen vaste en zo kort mogelijke termijn na het verzoek, rekening houdende met de belangen van personen met beperkte mobiliteit.</p>
5, leden 1 en 2	E.4.5.1	<p>Het beheersorgaan van een luchthaven moet, rekening houdende met de lokale omstandigheden, punten van aankomst en vertrek aanduiden binnen de grenzen van de luchthaven of op een plaats die onder directe controle van het beheersorgaan staat, zowel binnen als buiten de terminalgebouwen, waar gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit gemakkelijk hun aankomst op de luchthaven kunnen aankondigen en bijstand kunnen vragen. De punten van aankomst en vertrek moeten duidelijk worden aangegeven; op deze punten moet basisinformatie over de luchthaven worden verstrekt in toegankelijke formaten.</p>
6, lid 1	E.4.6.1	<p>De luchtvaartmaatschappijen, agenten van luchtvaartmaatschappijen en touroperators nemen alle maatregelen die nodig zijn om op alle verkooppunten op het grondgebied van de partijen waarop het Verdrag van toepassing is, met inbegrip van verkoop via telefoon en internet, kennisgevingen van behoefte</p>



Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		aan bijstand van gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit te ontvangen.
6, leden 2 en 3	E.4.6.2	Als een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator een voorafgaande kennisgeving van behoefte aan bijstand ontvangt, geeft hij/zij de informatie vóór de gepubliceerde vertrektijd van de vlucht door: a) aan de beheersorganen van de luchthavens van vertrek, aankomst en transit, en b) aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, als de boeking niet bij die maatschappij heeft plaatsgevonden, tenzij de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet bekend is op het ogenblik van de kennisgeving; in dat geval wordt de informatie zo snel mogelijk doorgegeven. De exacte definities en specificaties van "voorafgaande kennisgeving" worden vastgesteld in de relevante regels en procedures van de partijen.
6, lid 4 + Bijlage I		Zo spoedig mogelijk na het vertrek van de vlucht brengt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert het beheersorgaan van de luchthaven van bestemming, voor deze gelegen is op het grondgebied van een partij, op de hoogte van het aantal gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit op die vlucht die de in bijlage I bij Verordening 1107/2006 vermelde bijstand nodig hebben, en van de aard van die bijstand.
7, lid 1	E.4.7.1	Wanneer een gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit op een luchthaven aankomt om vandaar per luchtvaartuig verder te reizen, is het beheersorgaan van de luchthaven verantwoordelijk voor het verstrekken van de in bijlage I bij Verordening 1107/2006 vermelde bijstand op een zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen, op voorwaarde dat de persoon voorafgaandelijk aan de betrokken luchtvaartmaatschappij, agent van de luchtvaartmaatschappij of touroperator zijn specifieke behoeften aan bijstand heeft gemeld. Deze kennisgeving geldt ook voor de terugvlucht, als de heen- en terugvlucht bij dezelfde luchtvaartmaatschappij werden geboekt. De exacte definities en specificaties van "voorafgaande kennisgeving" worden vastgesteld in de relevante regels en procedures van de partijen.
7, lid 2	E.4.7.2	Wanneer gebruik moet worden gemaakt van een erkende geleidehond, wordt dit toegestaan, mits hiervan

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		kennisgeving is gedaan aan de luchtvaartmaatschappij, de agent van de luchtvaartmaatschappij of de touroperator overeenkomstig de toepasselijke nationale regels inzake het vervoer van geleidehonden in luchtvaartuigen, voor deze bestaan.
7, lid 3	E.4.7.3	Zonder voorafgaande kennisgeving overeenkomstig de relevante nationale regels moet het beheersorgaan alle redelijke inspanningen leveren om de in bijlage I vermelde bijstand te verlenen op een zodanige wijze dat de persoon in kwestie in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen.
7, lid 4	E.4.7.4	De bepalingen van norm E.4.7.1 zijn van toepassing op voorwaarde dat: a) de persoon zich tijdig aanbiedt voor check-in, b) de persoon tijdig aankomt op een overeenkomstig norm E.4.5.1 aangeduid en punt binnen de grenzen van de luchthaven. De exacte definities en specificaties van "tijdig" worden vastgesteld in de relevante regels en procedures van de partijen.
7, lid 5	E.4.7.5	Als een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit op doorreis is via een luchthaven van een partij, of door een luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht waarvoor hij een boeking heeft wordt omgeboekt naar een andere vlucht, is het beheersorgaan verantwoordelijk voor het verstrekken van de in bijlage I bij Verordening 1107/2006 vermelde bijstand op een zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen.
7, leden 6 en 7	E.4.7.6	Bij aankomst per luchtvervoer van een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit op een luchthaven van een partij is het beheersorgaan van de luchthaven verantwoordelijk om de in bijlage I bij Verordening 1107/2006 vermelde bijstand te verstrekken op een zodanige wijze dat de persoon in staat is zich te begeven naar het punt van waar hij de luchthaven zal verlaten, overeenkomstig norm E.4.5.1. De verleende bijstand is, voor mogelijk, toegesneden op de specifieke behoeften van de individuele passagier.
8	E.4.8.1	Het beheersorgaan van de luchthaven is verantwoordelijk voor het verstrekken van de in bijlage I bij Verordening 1107/2006 vermelde bijstand aan gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit, zonder

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		<p>extra kosten.</p> <p>Het beheersorgaan mag deze bijstand zelf verstrekken. Bij wijze van alternatief mag het beheersorgaan, met behoud van zijn verantwoordelijkheid, voor de verstrekking van de bijstand een overeenkomst sluiten met één of meer andere partijen, met inachtneming van de kwaliteitsnormen zoals vermeld in norm E.4.9.1. In samenwerking met de luchthavengebruikers, via het comité van luchthavengebruikers, voor dit bestaat, kan het beheersorgaan op eigen initiatief of op verzoek, ook van een luchtvaartmaatschappij, een dergelijke overeenkomst of dergelijke overeenkomsten sluiten, rekening houdend met de op de desbetreffende luchthaven aanwezige diensten. Wordt een dergelijk verzoek afgewezen, dan motiveert het beheersorgaan dit schriftelijk.</p>
9	E.4.9.1	<p>In samenwerking met de luchthavengebruikers, via het comité van luchthavengebruikers, voor dit bestaat, en met de organisaties die gehandicapte passagiers en passagiers met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, stelt het beheersorgaan kwaliteitsnormen voor de in bijlage I bij Verordening 1107/2006 vermelde bijstand vast en bepaalt het welke middelen nodig zijn om deze normen na te leven, behalve voor luchthavens met een jaarlijks verkeer van minder dan 150 000 commerciële passagiersbewegingen.</p> <p>Bij het vaststellen van deze normen wordt ten volle rekening gehouden met internationaal erkende beleidslijnen en gedragscodes om het vervoer van gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken, met name de ECAC Code of Good Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility.</p> <p>Het beheersorgaan van een luchthaven moet zijn kwaliteitsnormen bekendmaken.</p> <p>Een luchtvervoerder mag met het beheersorgaan van een luchthaven overeenkomen dat het beheersorgaan aan de passagiers die door de luchtvervoerder van en naar de luchthaven worden vervoerd, bijstand verleent</p>

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		waarvan de kwaliteit die van de bovenvermelde normen overschrijdt, of naast de in bijlage I bij Verordening 1107/2006 vermelde bijstand nog aanvullende diensten verleent.
10 + Bijlage II	E.4.10.1	Een luchtvervoerder moet de in bijlage II bij Verordening 1107/2006 vermelde bijstand zonder extra kosten verlenen aan gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit die vertrekken van, aankomen op of op doorreis zijn via een luchthaven waarop Verordening 1107/2006 van toepassing is, voor de betrokken personen aan de voorwaarden van normen E.4.7.1, E.4.7.2 en E.4.7.4 voldoen.
11	E.4.11.1	Luchtvervoerders en beheersorganen van luchthavens dragen er zorg voor dat: a) al hun personeelsleden en die van hun onderaannemers die rechtstreekse bijstand verlenen aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, weten hoe zij aan de behoeften van mensen met uiteenlopende handicaps of mobiliteitsproblemen kunnen voldoen; b) al hun personeelsleden die op de luchthaven werken en rechtstreeks te maken hebben met de reizigers, een opleiding krijgen over gelijkheid van gehandicapten en over bewustzijn van gehandicapten; c) alle nieuwe personeelsleden bij hun indiensttreding een cursus over de gehandicaptenproblematiek volgen en dat personeelsleden, waar nodig, bijscholing ontvangen.
12	E.4.12.1	Wanneer rolstoelen of andere mobiliteits- en hulpmiddelen verloren gaan of worden beschadigd tijdens de afhandeling in de luchthaven of tijdens het vervoer aan boord van het luchtvaartuig, ontvangt de passagier aan wie deze middelen toebehoren, een compensatie die in overeenstemming is met de internationale en nationale wetgeving.
13	E.4.13.1	Verplichtingen ten aanzien van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit uit hoofde van Verordening 1107/2006 mogen niet worden beperkt of er mag geen afstand van worden gedaan.
14	E.4.14.1	Elke partij wijst een orgaan of organen aan dat of die verantwoordelijk is of zijn voor de handhaving van Verordening 1107/2006 met betrekking tot vluchten die vertrekken van of aankomen op luchthavens die op het grondgebied van die partij zijn gevestigd. Dit orgaan neemt alle maatregelen die nodig zijn om te

Nummer van het artikel	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		garanderen dat de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit in acht worden genomen en dat de in norm E.4.9.1 vermelde kwaliteitsnormen worden nageleefd. De partijen stellen elkaar in kennis van het aangewezen orgaan of de aangewezen organen.
15	E.4.15.1	<p>Gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit die van oordeel zijn dat Verordening 1107/2006 is geschonden, kunnen deze kwestie aan het beheersorgaan van de luchthaven dan wel aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij voorleggen. Als de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit op deze manier geen genoegdoening kan krijgen, kan bij elke overeenkomstig norm E.4.14.1 aangewezen instantie een klacht worden ingediend over een vermeende inbreuk op deze verordening.</p> <p>De partijen nemen maatregelen om gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit te informeren over hun rechten uit hoofde van Verordening 1107/2006 en over de mogelijkheid om een klacht in te dienen bij dit (deze) aangewezen orgaan (organen).</p>
16	E.4.16.1	De partijen stellen regels vast met betrekking tot de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de bepalingen van Verordening 1107/2006 en nemen alle nodige maatregelen om te verzekeren dat deze regels worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Een partij zal, op verzoek van de andere partij, de bepalingen inzake sancties aan die andere partij meedelen.

## DEEL F:

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

Clausule nr. (van de bijlage)	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
1	F.1.1.1	De in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen zijn van toepassing op de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart.
2	F.1.2.1	De definities van clausule 2 van Richtlijn 2000/79/EG zijn van toepassing op de in deze bijlage gespecificeerde normen en eisen met betrekking tot de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart, voor zover van toepassing en passend.
3, punt 1	F.1.3.1	Cockpitbemanningsleden in de burgerluchtvaart hebben recht op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon van ten minste vier weken, overeenkomstig de in de nationale wetten en/of gebruiken geldende voorwaarden voor het recht op en de toekenning van een dergelijke vakantie.  Cabinebemanningsleden in de burgerluchtvaart hebben recht op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de partij.
4, punt 1.a)	F.1.4.1	Mobiel personeel in de burgerluchtvaart heeft recht op een gratis medische keuring alvorens het voor de arbeid wordt ingezet en daarna op gezette tijden.
4, punt 1.b)	F.1.4.2	Mobiel personeel in de burgerluchtvaart met gezondheidsproblemen waarvan vaststaat dat deze verband houden met het feit dat zij ook 's nachts werken, krijgen indien mogelijk mobiel of niet-mobiel passend dagwerk.

<b>Clausule nr. (van de bijlage)</b>	<b>Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)</b>	<b>Norm</b>
4, punt 2	F.1.4.3	Bij de gratis medische keuring moet het medisch geheim worden gerespecteerd.
4, punt 3	F.1.4.4	De gratis medische keuring kan deel uitmaken van de nationale gezondheidszorg.
5, punt 1	F.1.5.1	Mobiel personeel in de burgerluchtvaart geniet ten aanzien van veiligheid en gezondheid een mate van bescherming die op de aard van hun werk is afgestemd.
5, punt 2	F.1.5.2	De passende beschermings- en preventiediensten of -voorzieningen voor de veiligheid en de gezondheid van mobiel personeel in de burgerluchtvaart staan steeds ter beschikking.
6	F.1.6.1	De nodige maatregelen worden genomen opdat een werkgever die voornemens is de werkzaamheden volgens een bepaald rooster in te delen, rekening houdt met het algemene beginsel van de aanpassing van de arbeid aan de mens.
7	F.1.7.1	Informatie betreffende specifieke roosters van mobiel personeel in de burgerluchtvaart dient aan de bevoegde autoriteiten ter beschikking te worden gesteld wanneer deze daarom vragen.
8, punt 1	F.1.8.1	De arbeidstijd moet worden vastgesteld onverminderd enige toekomstige wetgeving van de partijen inzake beperkingen van de vlieg- en de dienstitijden en vereisten inzake de rusttijden, en in combinatie met de nationale wetgeving over dit onderwerp, die bij alle hiermee verband houdende aangelegenheden in aanmerking moet worden genomen.
8, punt 2	F.1.8.2	De maximale bloktijd is beperkt tot 900 uur. Onder "bloktijd" wordt verstaan: de tijd dat een mobiel personeelslid zich in de cockpit (voor cockpitbemanningsleden) of de cabine (voor cabinebemanningsleden) bevindt, vanaf het ogenblik van vertrek van een luchtvaartuig met het doel om op te stijgen totdat het tot stilstand komt op de aangewezen parkeerplaats en alle motoren of zijn gestopt. Een afwijking van de in deze norm vastgestelde cijfers met 15 % voor cockpitbemanningsleden en 20 % voor

Clausule nr. (van de bijlage)	Norm nr. (Deel/Wetg#/Art#/Norm#)	Norm
		cabinebemanningsleden wordt als een gelijkwaardige norm beschouwd.
8, punt 3	F.1.8.3	De maximale werktijd per jaar moet zo gelijk mogelijk over het jaar worden gespreid.
9	F.1.9.1	<p>Het mobiel personeel in de burgerluchtvaart krijgt dagen vrij van dienst en stand-by, die vooraf worden gemeld, en wel als volgt:</p> <p>a) minstens 7 dagen in elke kalendermaand, met inbegrip van eventuele wettelijke rustperioden; en</p> <p>b) minstens 96 dagen in elk kalenderjaar, met inbegrip van eventuele wettelijke rustperioden.</p> <p>Een afwijking van de in deze norm vermelde cijfers met 20 % wordt als een gelijkwaardige norm beschouwd.</p>