

ЕВРО-СРЕДИЗЕМНОМОРСКО СПОРАЗУМЕНИЕ
В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО
МЕЖДУ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
И НЕГОВИТЕ ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ, ОТ ЕДНА СТРАНА,
И ПРАВИТЕЛСТВОТО НА ДЪРЖАВАТА ИЗРАЕЛ, ОТ ДРУГА СТРАНА

ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN
ENTRE LA UNIÓN EUROPEA
Y SUS ESTADOS MIEMBROS, POR UNA PARTE,
Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE ISRAEL, POR OTRA

EVROPSKO-STŘEDOMOŘSKÁ LETECKÁ DOHODA
MEZI EVROPSKOU UNÍÍ
A JEJÍMI ČLENSKÝMI STÁTY NA JEDNÉ STRANĚ
A VLÁDOU STÁTU ISRAEL NA STRANĚ DRUHÉ

EURO-MIDDELHAVS-AFTALE OM LUFTFART
MELLEM DEN EUROPÆISKE UNION
OG DENS MEDLEMSSTATER PÅ DEN ENE SIDE
OG STATEN ISRAELS REGERING PÅ DEN ANDEN SIDE

EUROPA-MITTELMEER-LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION
UND IHREN MITGLIEDSTAATEN EINERSEITS
UND DER REGIERUNG DES STAATES ISRAEL ANDERERSEITS

ÜHELT POOLT EUROOPA LIIDU
JA SELLE LIIKMESRIIKIDE
NING TEISELT POOLT IISRAELI RIIGI VALITUSE VAHELINE
EUROOPA – VAHEMERE PIIRKONNA LENNUNDUSLEPING

ΕΥΡΩΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ, ΑΦΕΝΟΣ,
ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ, ΑΦΕΤΕΡΟΥ

EURO-MEDITERRANEAN AVIATION AGREEMENT
BETWEEN THE EUROPEAN UNION
AND ITS MEMBER STATES, OF THE ONE PART
AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL, OF THE OTHER PART

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

ACCORDO EUROMEDITERRANEO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO
TRA L'UNIONE EUROPEA
E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO,
E IL GOVERNO DELLO STATO D'ISRAELE, DALL'ALTRO

EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU AVIĀCIJAS NOLĪGUMS
STARP EIROPAS SAVIENĪBU
UN TĀS DALĪBVALSTĪM, NO VIENAS PUSES,
UN IZRAĒLAS VALSTS VALDĪBU, NO OTRAS PUSES

EUROPOS SAJUNGOS BEI JOS VALSTYBIŲ NARIŲ IR
IZRAELIO VALSTYBĖS VYRIAUSYBĖS
EUROPOS IR VIDURŽEMIO JŪROS REGIONO VALSTYBIŲ
AVIACIJOS SUSITARIMAS

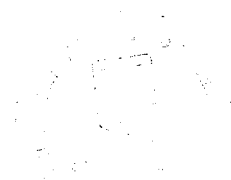
EUROMEDITERRÁN LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS
EGYRÉSZRŐL AZ EURÓPAI UNIÓ
ÉS TAGÁLLAMAI MÁSRÉSZRŐL
IZRAEL ÁLLAM KORMÁNYA KÖZÖTT

IL-FTEHIM EWRO-MEDITERRANJU DWAR L-AVJAZZJONI
BEJN L-UNJONI EWROPEA
U L-ISTATI MEMBRI TAGHHA, MIN-NAHA L-WAHDA,
U L-GVERN TAL-ISTAT TAL-IZRAEL, MIN-NAHA L-OHRA

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

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA
MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ
I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI, Z JEDNEJ STRONY,
A RZĄDEM PAŃSTWA IZRAEL, Z DRUGIEJ STRONY

ACORDO DE AVIAÇÃO EURO-MEDITERRÂNICO
ENTRE A UNIÃO EUROPEIA
E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS, POR UM LADO,
E O GOVERNO DO ESTADO DE ISRAEL, POR OUTRO



ACORD EUROMEDITERANEEAN ÎN DOMENIUL AVIAȚIEI
ÎNTRE UNIUNEA EUROPEANĂ
ȘI STATELE SALE MEMBRE, PE DE O PARTE,
ȘI GUVERNUL STATULUI ISRAEL, PE DE ALTĂ PARTE

EURO-STREDOZEMSKÁ DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE
MEDZI EURÓPSKOU ÚNIOU
A JEJ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI NA JEDNEJ STRANE
A VLÁDOU IZRAELSKÉHO ŠTÁTU NA STRANE DRUHEJ

EVRO-SREDOZEMSKI LETALSKI SPORAZUM
MED EVROPSKO UNIJO
IN NJENIMI DRŽAVAMI ČLANICAMI NA ENI STRANI
TER VLADO DRŽAVE IZRAEL NA DRUGI STRANI

EUROOPAN UNIONIN
JA SEN JÄSENVALTIOIDEN
SEKÄ ISRAELIN VALTION HALLITUKSEN VÄLINEN
EURO-VÄLIMERI-ILMAILUSOPIMUS

EUROPA-MEDELHAVSAVTAL OM LUFTFART
MELLAN EUROPEISKA UNIONEN
OCH DESS MEDLEMSSTATER, Å ENA SIDAN
OCH STATEN ISRAELS REGERING, Å ANDRA SIDAN

**הסכם תעופה אירופי-ים תיכוני בין האיחוד האירופי והמדינות החברות בו, מצד אחד,
לבין ממשלת מדינת ישראל, מהצד האחר.**

ACORD EUROMEDITERANEEAN ÎN DOMENIUL AVIAȚIEI
ÎNTRE UNIUNEA EUROPEANĂ
ȘI STATELE SALE MEMBRE, PE DE O PARTE,
ȘI GUVERNUL STATULUI ISRAEL, PE DE ALTĂ PARTE



REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ESTONIA,

IRLANDA,

REPUBLICA ELENĂ,

REGATUL SPANIEI,

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

UNGARIA,

MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,

REPUBLICA AUSTRIA,

REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVENIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA FINLANDA,

REGATUL SUEDEI,

REGATUL UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD,

părți contractante la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene, denumite în continuare „statele membre”, și

UNIUNEA EUROPEANĂ,

pe de o parte, și

GUVERNUL STATULUI ISRAEL, denumit în continuare „Israel”,

pe de altă parte,

DORIND să promoveze un sistem internațional de transport aerian bazat pe concurența dintre
transportatorii aerieni pe o piață supusă unui minim de intervenție și reglementare din
partea statului;

DORIND să faciliteze posibilitățile de extindere a transportului aerian internațional, inclusiv prin
dezvoltarea de rețele de transport aerian care să ofere servicii aeriene corespunzătoare nevoilor
pasagerilor și expeditorilor;

RECUNOSCÂND importanța transportului aerian în promovarea comerțului, turismului
și investițiilor;

DORIND să facă astfel încât transportatorii aerieni să poată oferi pasagerilor și expeditorilor prețuri
și servicii publice competitive pe piețe deschise;

RECUNOSCÂND potențialele beneficii ale convergenței în domeniul reglementării și, în măsura în care este practic, ale armonizării reglementărilor;

DORIND să permită tuturor sectoarelor din domeniul transportului aerian, inclusiv personalului transportatorilor aerieni, să beneficieze de avantajele unui mediu liberalizat;

DORIND să asigure cel mai înalt grad de siguranță și securitate în transportul aerian internațional și să reafirme deosebita preocupare față de actele sau amenințările îndreptate împotriva securității aeronavelor, care pun în pericol siguranța persoanelor și a bunurilor, afectând negativ operațiunile de transport aerian și subminând încrederea publicului în siguranța aviației civile;

RECUNOSCÂND necesitățile în materie de securitate în ceea ce privește relațiile aeriene dintre Uniunea Europeană și Israel, ca urmare a actualei situații geopolitice;

LUÂND ACT de Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944;

RECUNOSCÂND că prezentul acord euromediterranean în domeniul aviației se încadrează în domeniul de aplicare al parteneriatului euromediterranean prevăzut în Declarația de la Barcelona din 28 noiembrie 1995;

LUÂND ACT de voința lor comună de a promova un spațiu aerian euromediterranean bazat pe principiile de convergență și cooperare în materie de reglementare și de liberalizare a accesului pe piață;

DORIND să asigure condiții de concurență echitabile care să ofere transportatorilor aerieni oportunități loiale și echitabile de furnizare a serviciilor de transport aerian;

RECUNOSCÂND că subvențiile guvernamentale pot afecta negativ concurența dintre transportatorii aerieni și pot pune în pericol realizarea obiectivelor fundamentale ale prezentului acord;

SUBLINIIND importanța protejării mediului în contextul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii aviatice internaționale și recunoscând drepturile statelor suverane de a lua măsuri corespunzătoare în acest sens;

LUÂND ACT de importanța protecției consumatorilor, inclusiv a protecției prevăzute prin Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 28 mai 1999, având în vedere că părțile contractante sunt părți la respectiva convenție;



LÂND ACT de faptul că prezentul acord presupune schimbul de date cu caracter personal, care va fi supus legislației părților contractante în domeniul protecției datelor și Deciziei 2011/61/UE a Comisiei din 31 ianuarie 2011, în temeiul Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind nivelul de protecție adecvat asigurat de Statul Israel privind prelucrarea automată a datelor cu caracter personal;

INTENȚIONÂND să pornească de la cadrul oferit de acordurile existente cu privire la transportul aerian pentru a deschide accesul la piețe și pentru a maximiza avantajele pentru consumatori, transportatori aerieni, forța de muncă și comunitățile părților contractante;

LUÂND ACT de faptul că prezentul acord se va aplica în mod progresiv, dar integral și că un mecanism adecvat poate garanta stabilirea de cerințe de reglementare și standarde echivalente pentru aviația civilă pe baza celor mai înalte standarde aplicate de părțile contractante;

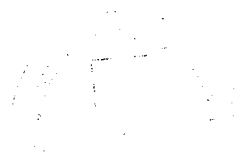
CONVIN CU PRIVIRE LA URMĂTOARELE DISPOZIȚII:

ARTICOLUL 1

Definiții

În sensul prezentului acord și în absența unor dispoziții contrare:

1. „servicii convenite” și „rute specificate” înseamnă transport aerian internațional în conformitate cu articolul 2 (Drepturi de trafic) din prezentul acord și cu anexa I la acesta;
2. „acord” înseamnă prezentul acord și anexele la acesta, precum și orice modificări ale acestora;
3. „transportator aerian” înseamnă o întreprindere cu o licență de operare valabilă;
4. „transport aerian” înseamnă transportul cu aeronave civile al pasagerilor, al bagajelor, al mărfurilor și al poștei, separat sau combinat, oferit publicului contra cost sau prin închiriere, care, pentru a evita orice îndoială, include transportul aerian regulat și neregulat (charter) și serviciile complete de marfă;
5. „Acord de asociere” înseamnă Acordul euromediteraneean de instituire a unei asocieri între Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Statul Israel, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 20 noiembrie 1995;



6. „autorități competente” înseamnă agențiile sau entitățile guvernamentale responsabile pentru îndeplinirea funcțiilor administrative în temeiul prezentului acord;
7. „părți contractante” înseamnă, pe de o parte, Uniunea Europeană sau statele sale membre sau Uniunea Europeană și statele sale membre, în conformitate cu competențele care le revin, și, pe de altă parte, Israel;
8. „Convenție” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944 și include:
 - (a) orice modificare care a intrat în vigoare în temeiul articolului 94 litera (a) din Convenție și care a fost ratificată atât de Israel, cât și de statul membru sau statele membre ale Uniunii Europene; și
 - (b) orice anexă sau modificare la aceasta adoptată în temeiul articolului 90 din Convenție, în măsura în care o astfel de anexă sau modificare este aplicabilă în orice moment atât Israelului, cât și statului membru sau statelor membre ale Uniunii Europene, după caz;
9. „tratate UE” înseamnă Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;

10. „dreptul la libertatea a cincea” înseamnă dreptul sau privilegiul acordat de un stat („statul care acordă”) transportatorilor aerieni ai altui stat („statul destinatar”) în vederea furnizării de servicii de transport aerian internațional între teritoriul statului care acordă dreptul sau privilegiul și teritoriul unei țări terțe, cu condiția ca serviciile să fie inițiate sau terminate pe teritoriul statului destinatar;
11. „capacitate” înseamnă capacitatea unui transportator aerian de a efectua servicii aeriene internaționale, în special capacitatea financiară satisfăcătoare și expertiza managerială adecvată, precum și disponibilitatea acestuia de a respecta legislația, reglementările și cerințele care stau la baza operării unor astfel de servicii;
12. „cost integral” înseamnă costul furnizării serviciului, plus o taxă rezonabilă pentru cheltuielile de regie și, acolo unde este cazul, orice taxe aplicabile prevăzute să reflecte costurile de mediu și aplicate fără discriminare pe criterii de naționalitate;
13. „transport aerian internațional” înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian de deasupra teritoriului a cel puțin două state;
14. „IATA” înseamnă Asociația Internațională de Transport Aerian;
15. „OACI” înseamnă Organizația Aviației Civile Internaționale;

16. „resortisant” înseamnă:

- (a) orice persoană care deține cetățenia israeliană, în cazul Israelului, sau naționalitatea unui stat membru, în cazul Uniunii Europene și al statelor sale membre; sau
- (b) orice entitate juridică (i) care este deținută, în mod direct sau prin intermediul unui acționariat majoritar, și se află permanent sub controlul efectiv al unor persoane sau entități de cetățenie israeliană, în cazul Israelului, sau al unor persoane sau entități cu naționalitatea unui stat membru sau a unuia dintre statele enumerate în anexa III, în cazul Uniunii Europene și al statelor sale membre, și (ii) al cărei sediu principal al activității se află în Israel, în cazul Israelului, sau într-un stat membru, în cazul Uniunii Europene și al statelor sale membre;

17. „naționalitate” înseamnă, cu referire la un transportator aerian, îndeplinirea de către respectivul transportator aerian a unor cerințe legate de aspecte precum proprietatea asupra sa, controlul efectiv și sediul său principal al activității;

18. „serviciu aerian neregulat” înseamnă orice serviciu aerian comercial diferit de un serviciu aerian regulat;

19. „licență de operare” înseamnă, (i) în cazul Uniunii Europene și al statelor sale membre, o licență de operare și orice alt document sau certificat relevant acordat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și al oricărui instrument juridic ulterior, și, (ii) în cazul Israelului, o licență de operare și orice alt document sau certificat relevant acordat în temeiul articolului 18 din Legea israeliană a navigației aeriene din 2011, precum și al oricărui instrument juridic ulterior;

20. „preț” înseamnă:

- (a) „tarife de transport aerian de pasageri” care trebuie plătite transportatorilor aerieni sau agenților acestora sau altor vânzători de bilete pentru transportul pasagerilor și al bagajelor prin intermediul serviciilor aeriene, precum și condițiile în care se aplică aceste tarife, inclusiv remunerarea și condițiile oferite pentru agenție și alte servicii auxiliare; și
- (b) „tarife de transport aerian de marfă” care trebuie plătite pentru transportul de marfă și toate condițiile în care se aplică aceste tarife, inclusiv remunerarea și condițiile oferite pentru agenție și alte servicii auxiliare.

Prezenta definiție acoperă, dacă este cazul, transportul de suprafață legat de transportul aerian internațional și condițiile aplicabile;



21. „sediul principal al activității” înseamnă sediul central sau sediul social al unui transportator aerian în partea contractantă în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional ale transportatorului aerian, inclusiv gestionarea menținerii navigabilității, conform celor indicate în licența sa de operare;
22. „obligație de serviciu public” înseamnă orice obligație impusă transportatorilor aerieni de a garanta, pe o rută specificată, operarea unor servicii aeriene regulate minime care să satisfacă standarde fixe de continuitate, regularitate, tarifyare și capacitate minimă pe care transportatorii aerieni nu și le-ar asuma dacă ar ține seama exclusiv de interesul lor comercial.
Transportatorii aerieni pot fi compensați de către partea contractantă în cauză pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public;
23. „serviciu aerian regulat” înseamnă o serie de zboruri care prezintă toate caracteristicile următoare:
- (a) pentru fiecare zbor, sunt puse la dispoziție locuri și/sau capacitatea de a transporta mărfuri și/sau poștă, care pot fi achiziționate în mod individual de publicul larg (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați);
 - (b) serviciul este operat în așa fel încât să deservească traficul dintre aceleași două sau mai multe aeroporturi:
 - fie conform unui orar publicat;
 - fie cu o regularitate sau frecvență de așa natură încât să constituie o serie sistematică evidentă;



24. „SESAR” (Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european) înseamnă punerea în aplicare din punct de vedere tehnic a cerului unic european care oferă o activitate coordonată și sincronizată de cercetare, dezvoltare și desfășurare a noilor generații de sisteme pentru managementul traficului aerian;
25. „subvenție” înseamnă orice contribuție financiară acordată de autoritățile competente, un guvern, o organizație regională sau o altă organizație publică, adică atunci când:
- (a) practica autorităților competente, a unui guvern, a unui organism regional sau a altei organizații publice implică un transfer direct de fonduri, precum granturi, împrumuturi sau infuzie de capital, un transfer direct potențial de fonduri în favoarea companiei, preluarea pasivului acesteia, de exemplu sub formă de garanții pentru credite, aporturi de capital, proprietate, protecție împotriva falimentului sau asigurare;
 - (b) veniturile scadente ale autorităților competente, ale unui guvern, ale unui organism regional sau ale altei organizații publice sunt abandonate sau necollectate;
 - (c) autoritățile competente, un guvern, un organism regional sau o altă organizație publică furnizează alte bunuri sau servicii decât infrastructură generală sau achiziționează bunuri sau servicii; sau



- (d) autoritățile competente, un guvern, un organism regional sau o altă organizație publică efectuează plăți în contul unui mecanism de finanțare ori împuternicesc sau ordonă unui organism privat să îndeplinească una sau mai multe funcții de tipul celor descrise la literele (a), (b) și (c) care, în mod normal, țin de competența guvernului și care, în practică, nu diferă în fapt de practicile urmate în mod normal de guverne,

prin care se conferă un avantaj;

26. „teritoriu” înseamnă, pentru Israel, teritoriul Statului Israel, și, pentru Uniunea Europeană, regiunile terestre (continent și insule), apele interioare și apele maritime teritoriale unde se aplică Tratatul UE conform dispozițiilor prevăzute de aceste tratate și de orice instrument juridic care le succedă acestora. Se înțelege că aplicarea prezentului acord în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Unit cu privire la litigiul lor referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul și la menținerea suspendării aplicării, în cazul aeroportului Gibraltar, a măsurilor UE în domeniul aviației în vigoare între statele membre la 18 septembrie 2006, în conformitate cu declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar asupra căreia s-a convenit la Cordoba, la 18 septembrie 2006. Se consideră că aplicarea prezentului acord nu aduce atingere statutului teritoriilor care au intrat sub administrație israeliană după iunie 1967;
27. „taxă de utilizare” înseamnă o taxă impusă transportatorilor aerieni pentru utilizarea infrastructurilor sau a serviciilor aeroportuare, de mediu, de navigație aeriană sau de securitate a aviației, inclusiv a serviciilor și infrastructurilor conexe.

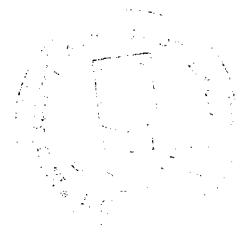
TITLUL I

DISPOZIȚII ECONOMICE

ARTICOLUL 2

Drepturi de trafic

- (1) Fiecare parte contractantă acordă celeilalte părți contractante, în conformitate cu anexele I și II, următoarele drepturi pentru desfășurarea transportului aerian internațional de către transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante:
- (a) dreptul de a survola teritoriul său fără a ateriza;
 - (b) dreptul de a efectua escale în alt scop decât îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și/sau a poștei în cadrul transportului aerian (scopuri necomerciale);
 - (c) în timpul operării unui serviciu convenit pe o rută specificată, dreptul de a efectua escale pe teritoriul său în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, a mărfurilor și/sau a poștei în traficul internațional, separat sau combinat; și
 - (d) celelalte drepturi specificate în prezentul acord.



(2) Nicio dispoziție din prezentul acord nu poate fi interpretată ca oferind transportatorilor aerieni din:

- (a) Israel dreptul de a lua la bord pe teritoriul oricărui stat membru, cu titlu oneros, pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct de pe teritoriul acelui stat membru;
- (b) Uniunea Europeană dreptul de a lua la bord pe teritoriul Israelului, cu titlu oneros, pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct de pe teritoriul Israelului.

ARTICOLUL 3

Autorizare

La primirea cererilor de autorizație de operare din partea unui transportator aerian al uneia dintre părțile contractante, autoritățile competente eliberează autorizațiile corespunzătoare într-un termen procedural minim, cu condiția ca:

- (a) în cazul unui transportator aerian din Israel:
 - transportatorul aerian să aibă sediul principal al activității în Israel și să fi primit o licență de operare în conformitate cu legislația din Israel; și



- Israelul să exercite și să mențină un control reglementar efectiv al transportatorului aerian; și
- transportatorul aerian să fie deținut, în mod direct sau prin intermediul unui acționariat majoritar, și controlat efectiv de Israel și/sau resortisanți ai săi;

(b) în cazul unui transportator aerian din Uniunea Europeană:

- transportatorul aerian să aibă sediul principal al activității pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene în temeiul tratatelor UE și să fi primit o licență de operare în conformitate cu legislația Uniunii Europene; și
- statul membru al Uniunii Europene care a eliberat certificatul de operator aerian al transportatorului aerian să exercite și să mențină un control reglementar efectiv asupra acestuia, iar autoritatea competentă să fie identificată în mod clar; și
- transportatorul aerian să fie deținut, în mod direct sau prin intermediul unui acționariat majoritar, și să fie controlat efectiv de state membre ale Uniunii Europene și/sau de resortisanți ai statelor membre ale Uniunii Europene sau de către alte state enumerate în anexa III și/sau de resortisanți ai acestor alte state;

(c) transportatorul aerian să îndeplinească cerințele prevăzute în actele cu putere de lege și normele administrative aplicate în mod obișnuit de autoritatea competentă pentru operarea de servicii de transport aerian internațional; și

(d) să se mențină și să se aplice dispozițiile de la articolul 13 și articolul 14.



ARTICOLUL 3 bis

Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii referitoare la capacitatea și naționalitatea transportatorilor aerieni

La primirea unei cereri de autorizație din partea unui transportator aerian al uneia dintre părțile contractante, autoritățile competente ale celeilalte părți contractante recunosc orice constatare a autorităților competente ale primei părți contractante referitoare la capacitatea și/sau naționalitatea respectivului transportator aerian ca și când o astfel de constatare ar fi fost făcută de propriile autorități competente și nu fac investigații suplimentare în acest sens, cu excepția cazurilor prevăzute la litera (a).

- (a) Dacă, după primirea unei cereri de autorizație din partea unui transportator aerian sau după acordarea unei astfel de autorizații, autoritățile competente ale părții contractante destinate au un motiv întemeiat de îngrijorare conform căruia, în pofida constatării autorităților competente ale celeilalte părți contractante, nu au fost îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 3 din prezentul acord cu privire la acordarea autorizațiilor sau a permiselor corespunzătoare, acestea trebuie să informeze imediat autoritățile în cauză, prezentând motive bine întemeiate pentru îngrijorarea lor. În acest caz, fiecare parte contractantă poate solicita consultări, care pot implica reprezentanți ai autorităților competente ale ambelor părți contractante, și/sau informații suplimentare relevante în acest sens, iar acestor solicitări trebuie să li se dea curs cât mai curând cu putință. În cazul în care problema nu este soluționată, fiecare parte contractantă poate aduce subiectul în atenția comitetului mixt înființat în temeiul articolului 22 din prezentul acord și poate, în conformitate cu articolul 22 alineatele (7) și (9), să ia măsuri corespunzătoare de salvagardare în temeiul articolului 24.



(b) Aceste proceduri nu reglementează recunoașterea constatărilor referitoare la:

- (i) certificatele sau autorizațiile de siguranță;
- (ii) dispozițiile în materie de securitate; sau
- (iii) asigurări.

ARTICOLUL 4

Refuzarea, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizațiilor

(1) Autoritățile competente ale oricărei părți contractante pot refuza, revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau pot suspenda sau limita în alt mod operațiunile unui transportator aerian al unei alte părți contractante, atunci când:

(a) în cazul unui transportator aerian din Israel:

- transportatorul aerian nu are sediul principal al activității în Israel sau nu și-a primit licența de operare în conformitate cu legislația aplicabilă din Israel; sau
- Israelul nu exercită și nu menține un control reglementar efectiv asupra transportatorului aerian; sau

- transportatorul aerian nu este deținut, în mod direct sau prin intermediul unui acționariat majoritar, sau nu este controlat efectiv de Israel și/sau de resortisanți ai Israelului;

(b) în cazul unui transportator aerian din Uniunea Europeană:

- transportatorul aerian nu are sediul principal al activității pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene în temeiul tratatelor UE sau nu și-a primit licența de operare în conformitate cu legislația Uniunii Europene; sau
- statul membru care a eliberat certificatul de operator aerian al transportatorului aerian nu exercită și nu menține un control reglementar efectiv asupra acestuia sau autoritatea competentă nu este identificată în mod clar; sau
- transportatorul aerian nu este deținut, în mod direct sau prin intermediul unui acționariat majoritar, sau nu este controlat efectiv de state membre ale Uniunii Europene și/sau de resortisanți ai statelor membre ale Uniunii Europene sau de către alte state enumerate în anexa III și/sau de resortisanți ai acestor alte state;

(c) transportatorul aerian nu a respectat actele cu putere de lege și normele administrative menționate la articolul 6 din prezentul acord;

(d) nu se mențin sau nu se aplică dispozițiile de la articolul 13 și articolul 14; sau

(e) o parte contractantă a făcut o constatare în conformitate cu articolul 7, conform căreia nu au fost îndeplinite condițiile privind mediul concurențial.

(2) Exceptând cazul în care este esențială luarea unor măsuri urgente pentru a se evita noi încălcări ale alineatului (1) literele (c) sau (d), drepturile instituite prin prezentul articol se exercită numai după consultarea prealabilă a autorităților competente ale celeilalte părți contractante.

ARTICOLUL 5

Investiții

(1) Fără a aduce atingere articolului 3 și articolului 4 din prezentul acord și în urma verificării de către comitetul mixt, în conformitate cu articolul 22 alineatul (10), că sunt disponibile acorduri reciproce, se permite deținerea cotei majoritare și/sau a controlului efectiv al unui transportator aerian al Israelului de către state membre ale Uniunii Europene și/sau resortisanți ai acestora sau deținerea cotei majoritare și/sau a controlului efectiv al unui transportator aerian al Uniunii Europene de către Israel și/sau resortisanți ai acestuia, în conformitate cu condițiile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.

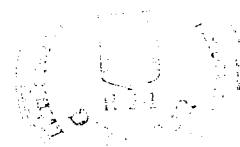
(2) În ceea ce privește alineatul (1) din prezentul articol, se permit investiții specifice ale părților contractante de la caz la caz, în temeiul unei decizii prealabile a comitetului mixt în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din prezentul acord.

O astfel de decizie precizează condițiile asociate cu operarea serviciilor convenite în temeiul prezentului acord și cu serviciile dintre țările terțe și părțile contractante. Dispozițiile articolului 22 alineatul (9) din prezentul acord nu se aplică acestui tip de decizii.

ARTICOLUL 6

Respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative

(1) La intrarea, ieșirea sau pe durata staționării unei aeronave pe teritoriul unei părți contractante, actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile pe teritoriul respectiv referitoare la accesul pe acel teritoriu sau ieșirea din acesta a aeronavelor implicate în transportul aerian internațional sau referitoare la exploatarea și navigarea aeronavelor implicate în transportul aerian internațional trebuie să fie respectate de transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante.



(2) La intrarea, ieșirea sau pe durata staționării unei aeronave pe teritoriul unei părți contractante, actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile pe teritoriul respectiv referitoare la accesul pe acel teritoriu sau ieșirea din acesta a pasagerilor, a echipajelor sau a mărfurilor din aeronave (inclusiv cele referitoare la intrare, verificare, imigrare, pașapoarte, vamă și carantină sau, în cazul poștei, la regulamentele poștale) trebuie să fie respectate de pasagerii și echipajele transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante sau de alte persoane în numele lor, respectiv pentru mărfurile lor.

ARTICOLUL 7

Mediu concurențial

(1) Părțile contractante reafirmă aplicarea, în cadrul prezentului acord, a principiilor prevăzute la titlul IV capitolul 3 („Concurență”) din Acordul de asociere.

(2) Părțile contractante confirmă că obiectivul lor comun este de a institui un mediu echitabil și concurențial pentru exploatarea serviciilor aeriene. Părțile contractante recunosc că practicile concurențiale loiale din partea transportatorilor aerieni au șanse mai mari să se instaureze atunci când acești transportatori aerieni funcționează pe o bază complet comercială și nu sunt subvenționați și atunci când se asigură accesul nediscriminatoriu și neutru la infrastructurile aeroportuare, la servicii și la alocarea sloturilor orare.

(3) În cazul în care una dintre părțile contractante constată că pe teritoriul celeilalte părți contractante există anumite condiții, datorate în special subvențiilor, care ar influența concurența loială și echitabilă în detrimentul transportatorilor săi aerieni, aceasta poate adresa observații celeilalte părți contractante. Mai mult, aceasta poate solicita o întâlnire a comitetului mixt, în conformitate cu dispozițiile articolului 22 din prezentul acord. Consultările debutează în termen de 30 de zile de la primirea unei astfel de solicitări. În cazul în care nu se ajunge la un acord satisfăcător în termen de 30 de zile de la începerea consultărilor, partea contractantă care a solicitat consultările are dreptul de a refuza, retrage, revoca sau suspenda autorizațiile transportatorului aerian (transportatorilor aerieni) în cauză sau poate impune condiții corespunzătoare în privința acestor autorizații, în conformitate cu articolul 4.

(4) Măsurile menționate la alineatul (3) trebuie să fie corespunzătoare, proporționale și limitate la strictul necesar în ceea ce privește domeniul de aplicare și durata. Aceste măsuri trebuie să vizeze exclusiv transportatorul sau transportatorii aerieni care beneficiază de condițiile menționate la alineatul (3) și nu trebuie să aducă atingere dreptului oricărei părți contractante de a lua măsuri în temeiul articolului 23.

(5) Părțile contractante convin că participarea guvernului israelian la acoperirea cheltuielilor suplimentare de securitate suportate de transportatorii aerieni israelieni ca urmare a instrucțiunilor guvernului israelian nu constituie o practică concurențială neloială și nu este considerată o subvenție în sensul prezentului articol, cu condiția ca:

- (a) acest sprijin să acopere exclusiv costurile suportate în mod necesar de către transportatorii aerieni din Israel atunci când pun în aplicare măsurile de securitate suplimentare cerute de autoritățile israeliene care nu le sunt impuse transportatorilor aerieni din Uniunea Europeană sau nu sunt suportate de aceștia; și
 - (b) astfel de costuri de securitate să fie identificate și cuantificate în mod clar de Israel; și
 - (c) comitetul mixt să primească, o dată pe an, un raport care descrie suma totală a cheltuielilor de securitate și rata de participare a guvernului israelian în anul precedent.
- (6) Fiecare parte contractantă poate contacta, după notificarea celeilalte părți contractante, entitățile guvernamentale competente de pe teritoriul celeilalte părți contractante, inclusiv entități la nivel statal, regional sau local, pentru a discuta aspecte legate de prezentul articol.
- (7) Dispozițiile prezentului articol se aplică fără a aduce atingere actelor cu putere de lege și normelor administrative ale părților contractante cu privire la obligațiile de serviciu public pe teritoriul acestora.



ARTICOLUL 8

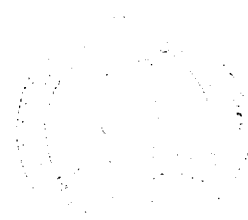
Oportunități comerciale

Reprezentanți ai transportatorilor aerieni

1. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante au dreptul de a-și stabili, pe teritoriul celeilalte părți contractante, birouri și infrastructuri necesare pentru furnizarea de servicii de transport aerian și pentru promovarea și vânzarea serviciilor de transport aerian, a inclusiv serviciilor auxiliare sau suplimentare.
2. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante sunt autorizați, în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative ale celeilalte părți contractante referitoare la intrare, ședere și angajare, să aducă și să mențină pe teritoriul celeilalte părți contractante personalul de conducere, comercial, tehnic și operațional sau orice alt personal specializat necesar furnizării serviciilor de transport aerian.

Asistența la sol

3. (a) Fără a aduce atingere prevederilor de la litera (b), fiecărui transportator aerian îi revine, în ceea ce privește serviciile de asistență la sol pe teritoriul celeilalte părți contractante:
 - (i) dreptul să își realizeze propriile activități de asistență la sol („auto-asistență”) sau, dacă dorește,



- (ii) dreptul să aleagă din rândul furnizorilor concurenți de servicii de asistență la sol complete sau parțiale, în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative ale fiecărei părți contractante permit accesul acestora la piață și dacă acești furnizori sunt prezenți pe piață.
- (b) Pentru următoarele categorii de servicii de asistență la sol, și anume asistență „bagaje”, asistență „operațiuni la platformă”, asistență „combustibil și ulei”, asistență „mărfuri și poștă” în ceea ce privește manipularea fizică a mărfurilor și a poștei între terminalul aeroportului și aeronavă, drepturile prevăzute la litera (a) punctele (i) și (ii) se supun numai unor constrângeri fizice sau operaționale în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile pe teritoriul celeilalte părți contractante. În cazul în care aceste constrângeri împiedică auto-asistența și în lipsa unei concurențe efective între furnizorii de servicii de asistență la sol, ansamblul acestor servicii trebuie puse la dispoziția tuturor transportatorilor aerieni în condiții egale și nediscriminatorii. Tarifele acestor servicii nu trebuie să depășească costul total al acestora, luându-se în calcul o rentabilitate moderată a activelor după amortizare.

Vânzări, cheltuieli locale și transferul de fonduri

4. Orice transportator aerian al oricăreia dintre părțile contractante are dreptul să se angajeze în vânzarea de servicii de transport aerian pe teritoriul celeilalte părți contractante în mod direct și/sau, în funcție de propria decizie, prin intermediul agenților săi de vânzare, al altor intermediari desemnați de el, prin internet sau prin orice alt canal disponibil. Fiecare transportator aerian are dreptul să vândă astfel de servicii de transport și orice persoană este liberă să le achiziționeze, în moneda teritoriului respectiv sau într-o valută liber convertibilă.

5. La cerere, fiecare transportator aerian are dreptul de a converti în orice valută liber convertibilă, la rata oficială de schimb valutar aplicabilă, și de a transfera în orice moment, în orice mod, liber, fără restricții sau taxe, veniturile obținute pe plan local de pe teritoriul celeilalte părți contractante către teritoriul său de origine și, cu excepția cazului în care contravine dispozițiilor actelor cu putere de lege și ale normelor administrative cu aplicare generală, în țara sau țările alese de el.

6. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante sunt autorizați să plătească în moneda locală și pe teritoriul celeilalte părți contractante cheltuielile locale, inclusiv cheltuielile de combustibil. Aceștia pot, la discreție, să efectueze plățile corespunzând acestor cheltuieli pe teritoriul celeilalte părți, în valută liber convertibilă, în conformitate cu reglementările valutare locale.

Acorduri de cooperare

7. Orice transportator aerian al unei părți contractante poate, în cadrul exploatării sau furnizării de servicii aeriene în temeiul prezentului acord, să încheie acorduri de cooperare comercială, cum sunt acordurile de rezervare de capacitate sau de partajare de cod, cu:

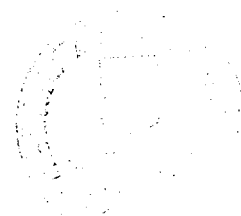
- (a) orice transportator aerian sau transportatori aerieni ai părților contractante; și
- (b) orice transportator aerian sau transportatori aerieni ai unei țări terțe; și

(c) orice furnizor de servicii de transport de suprafață, terestru sau maritim;

cu condiția ca (i) transportatorul care exploatează serviciul să dețină drepturile de trafic adecvate, (ii) transportatorii care comercializează serviciul să dețină drepturile corespunzătoare pentru ruta în cauză conform dispozițiilor bilaterale relevante și (iii) acordurile să îndeplinească cerințele referitoare la siguranță și concurență aplicabile în mod normal acestui tip de acorduri. În ceea ce privește transportul de pasageri comercializat care implică partajare de coduri, cumpărătorul este informat în momentul vânzării sau în orice caz în momentul înregistrării sale sau la îmbarcare atunci când nu este necesară înregistrarea pentru un zbor de legătură cu privire la furnizorii de transport care exploatează fiecare sector al serviciului în cauză.

Transportul de suprafață

8. (a) În ceea ce privește transportul de pasageri, furnizorii de servicii de transport de suprafață nu intră sub incidența actelor cu putere de lege și a normelor administrative aplicabile transportului aerian prin simplul fapt că serviciile de transport de suprafață sunt oferite de un transportator aerian în nume propriu. Furnizorii de servicii de transport de suprafață sunt liberi să decidă dacă încheie acorduri de cooperare. Atunci când decid în privința unor acorduri specifice, furnizorii de servicii de transport de suprafață pot lua în considerare, printre altele, interesele consumatorilor și constrângerile tehnice, economice, de spațiu și de capacitate.



- (b) Mai mult, prin derogare de la orice alte dispoziții din prezentul acord, transportatorii aerieni și furnizorii indirecti de transport de marfă ai părților contractante sunt autorizați, fără restricție, să recurgă, în legătură cu transportul aerian internațional, la orice transport de suprafață pentru mărfuri cu destinația sau provenind din orice punct din Israel și din Uniunea Europeană, sau dintr-o țară terță, inclusiv transportul către sau dinspre orice aeroport cu structuri vamale, și dispunând, acolo unde este cazul, de dreptul de a transporta mărfuri sub supraveghere vamală în temeiul actelor cu putere de lege și al normelor administrative aplicabile. Aceste mărfuri, fie că sunt transportate pe căi de suprafață sau pe calea aerului, au acces la infrastructura și serviciile vamale aeroportuare. Transportatorii aerieni pot alege să își efectueze propriul transport de suprafață sau să îl încredințeze altor transportatori de suprafață, inclusiv celor care sunt de asemenea transportatori aerieni, sau unor furnizori indirecti de servicii de transport aerian de marfă. Astfel de servicii de transport combinat de marfă pot fi oferite la un preț unic de la un punct la altul pentru transportul aerian și transportul de suprafață combinat, cu condiția ca expeditorii să nu fie induși în eroare asupra detaliilor unor astfel de transporturi.

Închirierea

9. (a) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante au dreptul să furnizeze serviciile convenite cu aeronave închiriate cu sau fără echipaj de la orice transportator aerian, inclusiv din țări terțe, cu condiția ca toți participanții la astfel de acorduri să îndeplinească condițiile prevăzute în temeiul actelor cu putere de lege și al normelor administrative aplicate în mod normal de părțile contractante în cazul încheierii unor astfel de acorduri.
- (b) Niciuna dintre părțile contractante nu va pretinde transportatorilor aerieni care își oferă spre închiriere echipamentele să dispună de drepturi de trafic în temeiul prezentului acord.

- (c) Închirierea cu echipaj a unei aeronave (*wet-leasing*) de la un transportator aerian dintr-o altă țară terță decât cele menționate în anexa III, de către un transportator aerian israelian sau de către un transportator aerian al Uniunii Europene, în vederea exploatării drepturilor prevăzute în prezentul acord, trebuie să rămână excepțională sau să răspundă unor necesități temporare. Această închiriere trebuie transmisă (i) spre aprobare prealabilă autorității care a eliberat licența transportatorului aerian care închiriază și (ii) spre informare autorității competente a celeilalte părți contractante pe teritoriul căreia se intenționează exploatarea aeronavei cu echipaj închiriate.

În sensul prezentei litere, termenul „aeronavă” înseamnă o aeronavă a unui transportator aerian dintr-o țară terță, căruia nu îi este interzis să își desfășoare activitatea în Uniunea Europeană și/sau în Israel.

Franciza și atribuirea unui nume de marcă

10. Transportatorii aerieni ai ambelor părți contractante au dreptul de a încheia contracte de franciză sau de atribuire a numelui de marcă cu companii, inclusiv transportatori aerieni, ale oricăreia dintre părțile contractante sau ale unei țări terțe, cu condiția ca respectivii transportatori aerieni să dispună de autorizațiile necesare și să îndeplinească condițiile prevăzute în temeiul actelor cu putere de lege și al normelor administrative aplicate de părțile contractante în cazul unor astfel de contracte, în special cele care solicită dezvăluirea identității transportatorilor aerieni care operează serviciul.

Alocarea sloturilor orare pe aeroporturi

11. Fiecare parte contractantă garantează că procedurile, instrucțiunile și normele sale de gestionare a sloturilor orare aplicabile la aeroporturile de pe teritoriul său se aplică în mod transparent, eficace și nediscriminatoriu.



12. În cazul în care o parte contractantă consideră că cealaltă parte contractantă încalcă prezentul articol, aceasta poate notifica celeilalte părți contractante constatările sale și poate solicita consultări în temeiul articolului 22 alineatul (4).

ARTICOLUL 9

Taxe vamale și alte taxe

(1) La sosirea pe teritoriul uneia dintre părțile contractante, aeronavele transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante utilizate în transportul aerian internațional, echipamentele lor obișnuite, combustibilul, lubrifiantii, consumabilele tehnice, echipamentele de la sol, piesele de schimb (inclusiv motoare), proviziile de bord (inclusiv, dar nelimitându-se la: alimente, băuturi și alcool, tutun și alte produse destinate comercializării sau consumării de către pasageri în cantități limitate în timpul zborului) și alte articole destinate să fie folosite doar pentru sau în legătură cu exploatarea sau întreținerea aeronavelor care efectuează transporturi aeriene internaționale sunt scutite, pe bază de reciprocitate, de toate restricțiile la import, taxele pe proprietate și impozitele pe capital, taxele vamale, accizele și alte taxe similare care (a) sunt impuse de autoritățile naționale sau locale sau de Uniunea Europeană și (b) nu se bazează pe costul serviciului prestat, cu condiția ca echipamentele și proviziile să rămână la bordul aeronavelor.

(2) Sunt scutite de asemenea, pe bază de reciprocitate, de la plata taxelor, impozitelor și impunerilor menționate la alineatul (1) al prezentului articol, cu excepția taxelor bazate pe costul serviciului furnizat:

- (a) proviziile de bord introduse sau obținute pe teritoriul unei părți contractante și luate la bord, în cantități rezonabile, pentru a fi utilizate la bordul unei aeronave care pleacă a unui transportator aerian al celeilalte părți contractante, angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii sunt destinate a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra respectivului teritoriu;
- (b) echipamentul de la sol și piesele de schimb (inclusiv motoarele) introduse pe teritoriul uneia dintre părțile contractante în vederea efectuării de operațiuni de service, întreținere sau reparare a aeronavelor unui transportator aerian al celeilalte părți contractante folosite în transportul aerian internațional;
- (c) combustibilul, lubrifianții și consumabilele tehnice introduse sau obținute pe teritoriul uneia dintre părțile contractante pentru a fi utilizate la bordul unei aeronave a unui transportator aerian al celeilalte părți contractante, angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste consumabile sunt destinate a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra respectivului teritoriu;
- (d) imprimarele, conform prevederilor din legislația vamală a fiecărei părți contractante, introduse sau obținute pe teritoriul uneia dintre părțile contractante și luate la bord pe o aeronavă care pleacă a unui transportator aerian al celeilalte părți contractante și care este angajată în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii de bord sunt destinate a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra respectivului teritoriu; și

(e) echipamentele de siguranță și securitate utilizate în aeroporturi sau terminale pentru marfă.

(3) Nicio dispoziție din prezentul acord nu interzice unei părți contractante să impună, pe bază nediscriminatorie, impozite sau taxe pe combustibilul furnizat pe teritoriul său pentru a fi utilizat de o aeronavă a unui transportator aerian care operează între două puncte de pe teritoriul său. La intrarea, ieșirea sau pe durata staționării pe teritoriul uneia dintre părțile contractante, actele cu putere de lege și normele administrative referitoare la vânzarea, furnizarea și utilizarea de combustibil pentru aeronave trebuie respectate de transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante.

(4) Echipamentele de la bord obișnuite, precum și materialele, proviziile și piesele de schimb menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, păstrate în mod normal la bordul aeronavelor unui transportator aerian al oricăreia dintre părțile contractante, pot fi descărcate pe teritoriul celeilalte părți contractante numai cu aprobarea autorităților vamale ale acesteia, putându-se impune să fie ținute sub supravegherea sau controlul autorităților menționate până la momentul în care sunt reexportate sau eliminate în alt mod în conformitate cu reglementările vamale.

(5) Scutirile prevăzute în prezentul articol sunt de asemenea acordate în cazul în care transportatorii aerieni ai unei părți contractante au contractat un alt transportator aerian, care beneficiază la rândul său de astfel de scutiri acordate de cealaltă parte contractantă, pentru împrumutul sau transferul articolelor menționate la alineatele (1) și (2) pe teritoriul celeilalte părți contractante.

(6) Nicio dispoziție din prezentul acord nu interzice vreunei părți contractante să impună impozite sau taxe la vânzarea bunurilor care nu sunt destinate consumului la bordul aeronavelor de către pasageri pe un sector al serviciului aerian între două puncte situate pe teritoriul său unde este permisă îmbarcarea sau debarcarea.

(7) Dispozițiile prezentului acord nu afectează domeniul de aplicare al TVA, cu excepția unei astfel de taxe pe importuri. Dispozițiile convențiilor în vigoare între un stat membru al Uniunii Europene și Israel privind evitarea dublei impozitări a venitului și a capitalului nu sunt afectate de prezentul acord.

ARTICOLUL 10

Taxe de utilizare pentru aeroporturi și infrastructuri și servicii aeronautice

(1) Fiecare parte contractantă se asigură că taxele de utilizare care pot fi impuse de autoritățile sau organismele sale competente responsabile cu perceperea taxelor transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană și de control al traficului aerian sunt nediscriminatorii și corelate cu costurile. În orice caz, orice astfel de taxe de utilizare nu pot fi calculate pentru transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante în condiții mai puțin favorabile celor mai favorabile condiții acordate oricărui alt transportator aerian.

(2) Fiecare parte contractantă se asigură că taxele de utilizare care pot fi impuse de autoritățile sau organismele sale competente responsabile cu perceperea taxelor transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante pentru utilizarea infrastructurilor și serviciilor aeroportuare, de securitate aeriană și a infrastructurilor și serviciilor aferente nu duc la discriminări incorecte și sunt distribuite echitabil între categoriile de utilizatori. Aceste taxe pot reflecta, fără a depăși însă, costul integral suportat de autoritățile sau organismele competente responsabile cu perceperea taxelor pentru furnizarea infrastructurilor și serviciilor aeroportuare și de securitate a aviației la aeroportul respectiv sau în cadrul sistemului aeroportului respectiv. Taxele de utilizare pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor după amortizare. Infrastructurile și serviciile care fac obiectul taxelor de utilizare sunt furnizate pe baze eficiente și economice. În orice situație, aceste taxe de utilizare nu pot fi evaluate pentru transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante în condiții mai puțin favorabile celor mai favorabile condiții acordate oricărui alt transportator aerian la momentul evaluării lor.

(3) Fiecare parte contractantă încurajează consultările între autoritățile sau organismele competente responsabile cu perceperea taxelor de pe teritoriul său și transportatorii aerieni sau reprezentanții acestora care utilizează serviciile și infrastructurile respective și încurajează autoritățile sau organismele competente responsabile cu perceperea taxelor să ofere fiecărui utilizator de aeroporturi sau reprezentanților sau asociațiilor utilizatorilor de aeroporturi informații cu privire la elementele pe baza cărora se determină sistemul sau nivelul tuturor taxelor percepute în fiecare aeroport de către organismele de administrare a aeroporturilor, aceste informații putând fi necesare pentru a permite evaluarea precisă a corectitudinii taxelor în conformitate cu principiile prevăzute la alineatele (1) și (2) din prezentul articol. Fiecare parte contractantă încurajează autoritățile competente care impun aceste taxe să informeze utilizatorii, cu un preaviz rezonabil, cu privire la orice propunere de modificare a taxelor de utilizare, pentru ca autoritățile în cauză să poată lua în considerare opiniile exprimate de utilizatori înainte de efectuarea modificărilor respective.

(4) În cadrul procedurilor de soluționare a litigiilor în temeiul articolului 23, nicio parte contractantă nu se consideră a fi încălcat dispozițiile prezentului articol decât în cazul în care (a) partea respectivă nu revizuieste, într-un interval de timp rezonabil, practica sau taxa care face obiectul reclamației celeilalte părți contractante; sau (b) în urma unei astfel de revizui, partea nu ia toate măsurile de care dispune pentru a corecta orice taxă de utilizare sau practică incompatibilă cu dispozițiile prezentului articol.

ARTICOLUL 11

Stabilirea prețurilor

- (1) Părțile contractante permit stabilirea liberă a prețurilor de către transportatorii aerieni pe baza concurenței libere și echitabile.
- (2) Părțile contractante nu impun înregistrarea prețurilor.
- (3) Se pot purta discuții între autoritățile competente cu privire la aspecte precum prețuri care ar putea fi nejustificate, nerezonabile sau discriminatorii, dar fără a se limita la acestea.

ARTICOLUL 12

Statistici

(1) Fiecare parte contractantă furnizează celeilalte părți contractante statisticile impuse de actele cu putere de lege și normele administrative naționale și, la cerere, alte informații statistice disponibile care ar putea fi necesare în mod rezonabil pentru examinarea funcționării serviciilor aeriene în temeiul prezentului acord.

(2) Părțile contractante cooperează în cadrul comitetului mixt instituit în temeiul articolului 22 pentru facilitarea schimbului de informații statistice între ele în scopul de a monitoriza dezvoltarea serviciilor aeriene în temeiul prezentului acord.

TITLUL II

COOPERARE ÎN MATERIE DE REGLEMENTARE

ARTICOLUL 13

Siguranța aviației

- (1) Fără a aduce atingere libertății de decizie a autorităților legislative ale părților contractante, părțile contractante cooperează strâns în domeniul siguranței aviației, cu obiectivul de a institui, pe cât posibil, norme armonizate sau recunoașterea reciprocă a standardelor de siguranță ale celeilalte părți. Comitetul mixt, cu asistența Agenției Europene de Siguranță a Aviației, supraveghează acest proces de cooperare.
- (2) Părțile contractante se asigură că legislația, normele sau procedurile lor pertinente prevăd cel puțin nivelul standardelor și cerințelor de reglementare referitoare la transportul aerian indicate în anexa IV partea A, astfel cum sunt detaliate în anexa VI.



(3) Autoritățile competente ale părților contractante recunosc, în vederea operării serviciilor de transport aerian prevăzute de prezentul acord, valabilitatea certificatelor de navigabilitate, a certificatelor de competență și a licențelor eliberate sau validate de cealaltă parte contractantă și aflate încă în vigoare, cu condiția ca cerințele de obținere a unor astfel de certificate sau licențe să fie cel puțin egale cu standardele minime care se pot stabili în temeiul convenției. Cu toate acestea, autoritățile competente pot refuza recunoașterea valabilității, pentru survolarea propriului teritoriu, a certificatelor de competență și a licențelor acordate sau validate propriilor resortisanți de către autoritățile celeilalte părți.

(4) Fiecare parte contractantă poate solicita în orice moment consultări cu privire la standardele de siguranță menținute de cealaltă parte contractantă în domenii legate de infrastructurile aeronautice, echipajele de zbor, aeronave și exploatarea aeronavelor. Aceste consultări trebuie să aibă loc în termen de treizeci (30) de zile de la data solicitării.

(5) În cazul în care, după astfel de consultări, o parte contractantă constată că cealaltă parte contractantă nu menține și nu administrează în mod eficient standarde de siguranță în domeniile menționate la alineatul (4) care să respecte standardele stabilite la momentul respectiv în temeiul convenției, cealaltă parte contractantă este informată în privința acestor constatări și a măsurilor considerate necesare pentru a se conforma standardelor OACI. Cealaltă parte contractantă trebuie să ia apoi măsurile corective corespunzătoare într-un termen stabilit de comun acord.

(6) Părțile contractante se asigură că aeronavele înmatriculate pe teritoriul unei părți contractante care sunt suspectate de neconformitate cu standardele internaționale de siguranță aeriană stabilite în temeiul convenției și care aterizează pe aeroporturi deschise traficului aerian internațional aflate pe teritoriul celeilalte părți contractante fac obiectul unor inspecții la platformă efectuate de autoritățile competente ale celeilalte părți contractante și al unor inspecții la bord și în exteriorul aeronavei pentru a verifica valabilitatea documentelor aeronavei și a documentelor echipajului acesteia, precum și starea în care se prezintă aeronava și echipamentele sale.

(7) Autoritățile competente ale oricăreia dintre părțile contractante pot adopta toate măsurile corespunzătoare și imediate atunci când constată că o aeronavă, orice componentă a unei aeronave sau o operațiune ar putea:

- (a) să nu îndeplinească standardele minime stabilite în temeiul Convenției; sau
- (b) să genereze motive serioase de îngrijorare – stabilite în urma unei inspecții menționate la alineatul (6) în temeiul articolului 16 din Convenție – cu privire la faptul că o aeronavă sau exploatarea unei aeronave nu respectă standardele minime stabilite în temeiul Convenției sau
- (c) să genereze motive serioase de îngrijorare cu privire la lipsa menținerii și aplicării eficace a standardelor minime stabilite în temeiul Convenției.

(8) În cazul în care autoritățile competente ale unei părți contractante iau măsuri în temeiul alineatului (7), acestea informează prompt autoritățile competente ale celeilalte părți contractante cu privire la măsurile luate, menționând motivele care stau la baza acestora.

(9) În cazul în care este esențial să se adopte măsuri urgente pentru a asigura siguranța operațiunilor unui transportator aerian, fiecare parte contractantă își rezervă dreptul de a suspenda sau de a modifica imediat autorizația de operare a unui transportator aerian sau a unor transportatori aerieni ai celeilalte părți contractante.

(10) În cazul în care măsurile adoptate în aplicarea alineatului (7) sau (9) nu sunt întrerupte, deși motivul pentru adoptarea lor nu mai există, oricare dintre părțile contractante poate aduce problema în atenția comitetului mixt.

ARTICOLUL 14

Securitatea aviației

(1) Părțile contractante își reafirmă obligațiile reciproce de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, în special obligațiile care le revin în temeiul Convenției, al Convenției privind infracțiunile și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, al Convenției pentru combaterea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, al Convenției pentru combaterea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971, al Protocolului pentru combaterea actelor ilicite de violență în aeroporturile care deservesc aviația civilă internațională, semnat la Montreal la 24 februarie 1988, în măsura în care ambele părți contractante sunt părți la aceste convenții, precum și al tuturor convențiilor și protocoalelor referitoare la securitatea aviației civile la care ambele părți contractante sunt părți.

(2) Părțile contractante își acordă reciproc, la cerere, toată asistența necesară pentru prevenirea actelor de capturare ilicită a aeronavelor civile și a altor acte ilicite săvârșite împotriva siguranței aeronavelor, a pasagerilor și echipajului, a aeroporturilor și a infrastructurilor de navigație aeriană, precum și pentru prevenirea oricărei alte amenințări la adresa securității aviației civile.

(3) În cadrul relațiilor lor mutuale, părțile contractante acționează în conformitate cu standardele de securitate a aviației și, dacă sunt aplicate de ele, cu practicile recomandate stabilite de OACI și desemnate ca anexe la Convenție, în măsura în care aceste dispoziții privind securitatea sunt aplicabile părților contractante. Ambele părți contractante solicită operatorilor aeronavelor înmatriculate pe teritoriul lor, operatorilor cu sediul principal al activității sau rezidența permanentă pe teritoriul lor și operatorilor aeroporturilor de pe teritoriul lor să acționeze cel puțin în conformitate cu aceste dispoziții privind securitatea aviației.

(4) Fiecare parte contractantă se asigură că pe teritoriul său se iau măsuri eficace pentru protejarea aeronavelor, pentru efectuarea controlului de securitate al pasagerilor și al bagajelor lor de mână, pentru efectuarea verificărilor corespunzătoare ale echipajelor, încărcăturii (inclusiv ale bagajelor de cală) și proviziilor de bord înainte și în timpul îmbarcării sau al încărcării și că aceste măsuri sunt adaptate pentru a răspunde creșterii nivelului de amenințare. Fiecare parte contractantă acceptă faptul că transportatorilor săi aerieni ar putea să li se impună respectarea dispozițiilor privind securitatea aviației menționate la alineatul (3) solicitate de cealaltă parte contractantă pentru intrarea, ieșirea sau staționarea pe teritoriul său. Atunci când o parte contractantă este informată cu privire la o amenințare specifică la adresa unui anumit zbor sau a unei anumite serii de zboruri către sau dinspre teritoriul celeilalte părți contractante, aceasta informează cealaltă parte contractantă, prima parte contractantă putând decide să ia măsuri speciale de securitate pentru a ține seama de respectiva amenințare specifică, în conformitate cu alineatul (6).

(5) Părțile contractante convin să depună eforturi pentru a obține recunoașterea reciprocă a standardelor lor de securitate. În acest scop, părțile stabilesc acorduri administrative care permit realizarea de consultări cu privire la măsurile existente sau planificate în domeniul securității aviației, precum și cooperarea și schimbul de informații cu privire la măsurile de control al calității implementate de părțile contractante. O parte contractantă poate, de asemenea, solicita cooperarea celeilalte părți contractante pentru a evalua dacă anumite măsuri de securitate ale celeilalte părți contractante îndeplinesc cerințele părții contractante solicitante. Ținând cont de rezultatele acestor evaluări, partea contractantă solicitantă poate decide că pe teritoriul celeilalte părți contractante se aplică măsuri de securitate la un standard echivalent, pentru ca pasagerii, bagajele și/sau încărcăturile aflate în transfer să poată fi scutite de un nou control de securitate pe teritoriul părții contractante solicitante. O astfel de decizie este comunicată celeilalte părți contractante.

(6) Fiecare parte contractantă răspunde favorabil la orice solicitare venită din partea celeilalte părți contractante de a adopta măsuri de securitate speciale rezonabile pentru a răspunde unei anumite amenințări. Cu excepția situațiilor de urgență, fiecare parte contractantă informează în prealabil cealaltă parte contractantă cu privire la orice măsură de securitate specială pe care intenționează să o introducă și care ar putea avea un impact financiar sau operațional semnificativ asupra serviciilor de transport aerian furnizate în temeiul prezentului acord. Oricare dintre părțile contractante poate solicita o întâlnire a comitetului mixt pentru a discuta astfel de măsuri de securitate, în conformitate cu articolul 22 din prezentul acord.

(7) În cazul capturării ilicite a unei aeronave civile sau al unei amenințări în acest sens sau în cazul altor acte ilicite săvârșite împotriva siguranței aeronavelor, a pasagerilor și a echipajelor acestora, a aeroporturilor sau a infrastructurilor de navigație aeriană, părțile contractante își acordă reciproc asistență prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri adecvate, cu scopul de a pune capăt rapid și sigur incidentului sau amenințării respective.

(8) Fiecare parte contractantă ia toate măsurile practice necesare pentru a se asigura că aeronavele care fac obiectul unei capturări ilicite sau al altor acte de intervenție ilicită la sol, pe teritoriul său, sunt reținute la sol, cu excepția cazurilor în care se impune decolarea acestora pentru a proteja vieți umane. Dacă este posibil, astfel de măsuri sunt adoptate pe baza unor consultări reciproce.

(9) În cazul în care una dintre părțile contractante are motive întemeiate să creadă că cealaltă parte contractantă nu a respectat dispozițiile în materie de securitate a aviației din prezentul articol, aceasta solicită consultări imediate cu cealaltă parte contractantă.

(10) Fără a aduce atingere articolului 4, dacă în termen de cincisprezece (15) zile de la data unei astfel de cereri nu se ajunge la un acord satisfăcător, partea contractantă solicitantă are dreptul de a reține, revoca sau limita autorizația de operare a unuia sau mai multor transportatori aerieni ai celeilalte părți contractante sau de a impune condiții în ceea ce privește aceste autorizații.

(11) Atunci când devine necesar, din cauza unei amenințări imediate și extraordinare, o parte contractantă poate lua măsuri provizorii înainte de expirarea termenului de cincisprezece (15) zile.

(12) Fără a aduce atingere necesității de a lua măsuri imediate în vederea protejării securității transportului, părțile contractante afirmă că, atunci când se au în vedere măsuri de securitate, fiecare parte contractantă trebuie să evalueze posibilele efecte negative la nivel economic și operațional asupra exploatării serviciilor aeriene în temeiul prezentului acord și, în afara cazului în care există o constrângere legală, ia în considerare astfel de factori atunci când hotărăște ce măsuri sunt necesare și adecvate pentru a răspunde preocupărilor legate de securitate.

(13) Orice măsură adoptată în conformitate cu alineatul (10) sau (11) se întrerupe în momentul în care cealaltă parte contractantă respectă dispozițiile prezentului articol.

(14) Fără a aduce atingere dispozițiilor prezentului articol, părțile contractante convin că niciuna dintre părți nu va avea obligația de a dezvălui informații care pot afecta negativ securitatea națională a oricăreia dintre părțile contractante.

ARTICOLUL 15

Managementul traficului aerian

(1) Părțile contractante convin să coopereze strâns în domeniul managementului traficului aerian, în vederea extinderii la Israel a cerului unic european, pentru a spori siguranța și eficiența globală a traficului aerian general, pentru a optimiza capacitățile și a reduce la maximum întârzierile. În acest scop, Israel se implică în activitatea Comitetului pentru cerul unic european în calitate de observator. Comitetul mixt monitorizează acest proces de cooperare.

- (2) Pentru a facilita aplicarea legislației privind cerul unic european pe teritoriile lor:
- (a) Israel ia măsurile necesare în vederea adaptării structurilor sale instituționale pentru managementul traficului aerian la cerul unic european, în special prin înființarea unui organism național de supraveghere de resort, independent cel puțin din punct de vedere operațional de furnizorii de servicii de navigație aeriană; și
 - (b) Uniunea Europeană implică Israelul în inițiativele operaționale relevante în domeniul serviciilor de navigație aeriană, al spațiului aerian și al interoperabilității care rezultă din cerul unic european, în special prin intermediul unei coordonări corespunzătoare cu privire la SESAR.
- (3) (a) Părțile contractante se asigură că legislația, normele sau procedurile lor pertinente prevăd cel puțin standardele și cerințele de reglementare referitoare la managementul traficului aerian indicate în anexa IV partea B secțiunea A, astfel cum sunt detaliate în anexa VI.
- (b) Părțile contractante fac tot posibilul să acționeze în conformitate cu standardele și cerințele de reglementare ale Uniunii Europene referitoare la transportul aerian indicate în anexa IV partea B secțiunea B, astfel cum sunt detaliate în anexa VI.

ARTICOLUL 16

Mediu

- (1) Părțile contractante recunosc importanța protejării mediului în cadrul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii în domeniul aviației internaționale.
- (2) Părțile contractante recunosc necesitatea unor acțiuni eficace la nivel global, regional, național și/sau local în vederea reducerii la minimum a impactului aviației civile asupra mediului.
- (3) Părțile contractante recunosc importanța conlucrării și, în cadrul discuțiilor multilaterale, a examinării și reducerii la minimum a efectelor aviației asupra mediului și economiei, precum și a asigurării faptului că orice măsuri de contracarare sunt pe deplin compatibile cu obiectivele prezentului acord.
- (4) Nicio dispoziție a prezentului acord nu se interpretează ca o limitare a puterii autorităților competente ale unei părți contractante de a adopta toate măsurile adecvate pentru prevenirea sau abordarea în alt mod a impactului transportului aerian asupra mediului, cu condiția ca aceste măsuri să fie aplicate indiferent de naționalitate.
- (5) Părțile contractante se asigură că legislația, normele sau procedurile lor pertinente prevăd cel puțin standardele și cerințele de reglementare referitoare la transportul aerian indicate în anexa IV partea C, astfel cum sunt detaliate în anexa VI.

ARTICOLUL 17

Răspunderea transportatorilor aerieni

- (1) Părțile contractante își reafirmă obligațiile care le revin în temeiul Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 28 mai 1999 („Convenția de la Montreal”).
- (2) Părțile contractante se asigură că legislația, normele sau procedurile lor pertinente prevăd cel puțin standardele și cerințele de reglementare referitoare la transportul aerian indicate în anexa IV partea D, astfel cum sunt detaliate în anexa VI.

ARTICOLUL 18

Drepturile consumatorilor și protecția datelor cu caracter personal

Părțile contractante se asigură că legislația, normele sau procedurile lor pertinente prevăd cel puțin standardele și cerințele de reglementare referitoare la transportul aerian indicate în anexa IV partea E, astfel cum sunt detaliate în anexa VI.

ARTICOLUL 19

Sistemele informatizate de rezervare

Părțile contractante aplică actele cu putere de lege și normele lor administrative, inclusiv normele în materie de concurență, exploatarea sistemelor informatizate de rezervare, în mod echitabil și fără discriminare. Sistemele informatizate de rezervare, transportatorii aerieni și agențiile de voiaj ale unei părți contractante se bucură de un tratament echivalent celui acordat sistemelor informatizate de rezervare, transportatorilor aerieni și agențiilor de voiaj care funcționează pe teritoriul celeilalte părți contractante.

ARTICOLUL 20

Aspecte sociale

Părțile contractante se asigură că legislația, normele sau procedurile lor relevante prevăd cel puțin standardele și cerințele de reglementare referitoare la transportul aerian indicate în anexa IV partea F, astfel cum sunt detaliate în anexa VI.

TITLUL III

DISPOZIȚII INSTITUȚIONALE

ARTICOLUL 21

Interpretare și aplicare

- (1) Părțile contractante iau toate măsurile corespunzătoare, generale sau specifice, destinate să asigure îndeplinirea obligațiilor care decurg din prezentul acord și se abțin de la orice măsură care ar putea pune în pericol atingerea obiectivelor prezentului acord.
- (2) Fiecare parte contractantă este responsabilă, pe propriul său teritoriu, de aplicarea corespunzătoare a prezentului acord, în special a standardelor și cerințelor de reglementare referitoare la transportul aerian indicate în anexa IV, astfel cum sunt detaliate în anexa VI.
- (3) Fiecare parte contractantă pune la dispoziția celeilalte părți contractante toate informațiile și întreg sprijinul necesar, sub rezerva legislației aplicabile a respectivei părți contractante, în cazul investigațiilor referitoare la eventuale încălcări, desfășurate de cealaltă parte contractantă în temeiul competențelor sale prevăzute în prezentul acord.

(4) De fiecare dată când părțile contractante acționează în temeiul competențelor care le sunt conferite prin prezentul acord cu privire la subiecte de interes pentru cealaltă parte contractantă care privesc autoritățile sau întreprinderile celeilalte părți contractante, autoritățile competente ale celeilalte părți contractante trebuie informate pe deplin, acestora oferindu-li-se posibilitatea de a-și prezenta observațiile înainte de luarea unei decizii definitive.

ARTICOLUL 22

Comitetul mixt

(1) Se instituie un comitet mixt compus din reprezentanți ai părților contractante (denumit în continuare „comitetul mixt”), responsabil cu gestionarea prezentului acord și cu implementarea corespunzătoare a acestuia. În acest scop, comitetul mixt formulează recomandări și ia decizii în cazurile prevăzute de prezentul acord.

(2) Deciziile comitetului mixt se adoptă prin consens și sunt obligatorii pentru părțile contractante. Deciziile sunt puse în aplicare de părțile contractante în conformitate cu propriile lor norme.

(3) Comitetul mixt adoptă propriul său regulament de procedură.

(4) Comitetul mixt se întrunește după cum este necesar și atunci când este necesar, însă cel puțin o dată pe an. Oricare dintre părțile contractante poate solicita întrunirea acestui comitet.

(5) O parte contractantă poate solicita, de asemenea, o întrunire a comitetului mixt cu scopul de a soluționa chestiuni legate de interpretarea sau aplicarea prezentului acord. Întrunirea se organizează cât mai curând posibil, în termen de maximum două luni de la data primirii solicitării, în afara cazului în care părțile contractante convin altfel.

(6) În vederea aplicării corespunzătoare a prezentului acord, părțile contractante realizează schimburi de informații și, la cererea oricăreia dintre ele, se consultă în cadrul comitetului mixt.

(7) În cazul în care una dintre părțile contractante consideră că o decizie a comitetului mixt nu este implementată corespunzător de cealaltă parte contractantă, ea poate solicita analizarea situației de către comitetul mixt. În cazul în care comitetul mixt nu ajunge la o soluție în termen de două luni de la sesizare, partea contractantă solicitantă poate lua măsuri corespunzătoare de salvagardare în temeiul articolului 24 din prezentul acord.

(8) Deciziile comitetului mixt indică data punerii în aplicare de către părțile contractante, precum și orice altă informație care ar putea interesa agenții economice.

(9) Fără a aduce atingere alineatului (2), în cazul în care comitetul mixt nu ia o decizie într-o chestiune care i-a fost sesizată în termen de șase luni de la data sesizării, părțile contractante pot lua măsuri temporare corespunzătoare de salvagardare în temeiul articolului 24.

(10) Comitetul mixt examinează chestiunile referitoare la investițiile bilaterale cu participare ale proprietarilor majoritari sau modificările referitoare la controlul efectiv al transportatorilor aerieni ai părților contractante.

(11) Comitetul mixt dezvoltă de asemenea cooperarea prin:

- (a) îndeplinirea sarcinilor sale specifice legate de procesul de cooperare în materie de reglementare, prevăzute în titlul II din prezentul acord;
- (b) încurajarea schimburilor la nivel de experți cu privire la noile inițiative și evoluții legislative și normative, inclusiv în materie de securitate, siguranță, mediu, infrastructură aviatică (inclusiv sloturile orare), mediu concurențial și protecția consumatorilor;
- (c) examinarea periodică a efectelor sociale produse de prezentul acord, astfel cum este implementat, în special în domeniul ocupării forței de muncă, și elaborarea de răspunsuri adecvate la motivele de îngrijorare considerate legitime;
- (d) convenirea, prin consens, asupra unor propuneri, abordări sau documente cu caracter procedural care au legătură directă cu funcționarea prezentului acord;
- (e) studierea domeniilor care ar putea fi incluse ulterior în prezentul acord, inclusiv recomandarea unor eventuale modificări ale acordului; și
- (f) abordarea aplicării dispozițiilor din anexa IV secțiunea A.1 (lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare).

(12) Părțile au obiectivul comun de a maximiza beneficiile pentru consumatori, pentru transportatorii aerieni, pentru forța de muncă și pentru comunitățile ambelor părți prin extinderea prezentului acord la țări terțe. În acest scop, comitetul mixt trebuie să lucreze la elaborarea unei propuneri referitoare la condițiile și procedurile necesare pentru a permite accesul țărilor terțe la prezentul acord, inclusiv eventualele modificări necesare ale prezentului acord.

ARTICOLUL 23

Soluționarea litigiilor și arbitraj

- (1) Oricare dintre părțile contractante poate aduce, pe căi diplomatice, în atenția consiliului de asociere instituit în temeiul acordului de asociere, orice litigiu legat de aplicarea sau interpretarea prezentului acord, care nu s-a rezolvat în conformitate cu articolul 22. În scopul prezentului articol, consiliul de asociere instituit în temeiul acordului de asociere acționează în calitate de comitet mixt.
- (2) Consiliul de asociere poate soluționa litigiul prin intermediul unei decizii.
- (3) Părțile contractante iau măsurile necesare pentru a pune în aplicare decizia menționată la alineatul (2).

(4) În cazul în care părțile contractante nu pot soluționa litigiul în conformitate cu alineatul (2), la solicitarea oricăreia dintre părțile contractante, litigiul este adus în atenția unui tribunal arbitral format din trei arbitri în conformitate cu următoarea procedură:

- (a) fiecare parte contractantă numește un arbitru în termen de șaizeci (60) de zile de la data primirii notificării privind cererea de arbitraj adresată de cealaltă parte contractantă tribunalului arbitral pe căi diplomatice; cel de-al treilea arbitru este numit de părțile contractante în termen de alte șaizeci (60) de zile. Dacă una dintre părțile contractante nu a numit un arbitru în decursul perioadei convenite sau dacă cel de-al treilea arbitru nu este numit în decursul perioadei convenite, oricare dintre părțile contractante poate solicita președintelui Consiliului OACI să numească unul sau mai mulți arbitri, după caz;
- (b) cel de-al treilea arbitru numit în conformitate cu litera (a) trebuie să fie un resortisant al unui stat terț care are relații diplomatice cu ambele părți contractante la momentul numirii și să acționeze ca președinte al tribunalului arbitral;
- (c) tribunalul arbitral își stabilește propriul regulament de procedură; și
- (d) sub rezerva deciziei finale a tribunalului arbitral, părțile contractante suportă în mod egal cheltuielile de arbitraj.

(5) La cererea uneia dintre părțile contractante, tribunalul arbitral poate impune celeilalte părți contractante să aplice măsuri corective temporare până la luarea deciziei finale a tribunalului arbitral.

(6) Tribunalul arbitral încearcă să adopte orice decizie provizorie sau finală prin consens. Dacă nu este posibilă obținerea consensului, tribunalul arbitral își adoptă deciziile prin vot majoritar.

(7) Dacă una dintre părțile contractante nu acționează în conformitate cu o decizie luată de tribunalul arbitral în temeiul prezentului articol în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării deciziei menționate, cealaltă parte contractantă poate să limiteze, să suspende sau să revoce, pe toată durata acestei încălcări, exercitarea drepturilor sau a privilegiilor pe care le-a acordat părții contractante în culpă în temeiul prezentului acord.

ARTICOLUL 24

Măsuri de salvagardare

(1) Părțile contractante iau toate măsurile generale sau specifice necesare pentru a-și îndeplini obligațiile care le revin în temeiul prezentului acord. Părțile contractante se asigură că obiectivele prevăzute de prezentul acord sunt atinse.

(2) În cazul în care oricare dintre părțile contractante consideră că cealaltă parte contractantă nu și-a îndeplinit una dintre obligațiile care îi revin în temeiul prezentului acord, aceasta poate adopta măsuri corespunzătoare. Măsurile de salvagardare se limitează la domeniul de aplicare și durata strict necesare pentru a remedia situația sau pentru a menține echilibrul prezentului acord. Se acordă prioritate măsurilor care afectează cel mai puțin funcționarea prezentului acord.

(3) O parte contractantă care intenționează să adopte măsuri de salvagardare trimite o notificare în acest sens celeilalte părți contractante prin intermediul comitetului mixt și furnizează toate informațiile relevante.

(4) Părțile contractante inițiază imediat consultări în cadrul comitetului mixt în vederea identificării unei soluții comun acceptabile.

(5) Fără a aduce atingere articolului 3 alineatul (1) litera (d), articolului 4 alineatul (1) litera (d), articolului 13 și articolului 14, partea contractantă în cauză nu poate lua măsuri de salvagardare înaintea expirării termenului de o lună de la data notificării în temeiul alineatului (3), cu excepția cazului în care procedura de consultare prevăzută la alineatul (4) s-a încheiat înainte de expirarea termenului menționat.

(6) Partea contractantă în cauză notifică fără întârziere comitetului mixt măsurile luate și furnizează toate informațiile relevante.

(7) Orice acțiune întreprinsă în temeiul prezentului articol este suspendată de îndată ce cealaltă parte contractantă îndeplinește dispozițiile prezentului acord.

ARTICOLUL 25

Extinderea geografică a acordului

Părțile contractante se angajează să poarte un dialog continuu pentru a garanta coerența prezentului acord cu procesul de la Barcelona și vizează, ca prim obiectiv, crearea unui spațiu aerian euromediteraneean comun. Prin urmare, în cadrul comitetului mixt se discută posibilitatea stabilirii de comun acord a unor modificări pentru a ține seama de acorduri euromediteraneene similare în domeniul aviației, în conformitate cu articolul (22) alineatul (11).



ARTICOLUL 26

Relația cu alte acorduri

(1) Dispozițiile prezentului acord prevalează asupra dispozițiilor relevante ale acordurilor sau înțelegerilor bilaterale existente între Israel și statele membre. Cu toate acestea, fără a aduce atingere niciunei dispoziții din prezentul acord, drepturile de trafic și înțelegerile în planul securității existente care decurg din astfel de acorduri sau alte înțelegeri bilaterale și care nu sunt reglementate de prezentul acord sau care sunt mai favorabile pot fi exploatate în continuare. În ceea ce privește transportatorii aerieni, astfel de drepturi și înțelegeri pot fi exploatate în continuare de către:

- (a) transportatorii aerieni din Uniunea Europeană, în măsura în care nu există nicio discriminare pe motiv de naționalitate între transportatorii aerieni ai Uniunii Europene în ceea ce privește exploatarea acestor drepturi sau alte înțelegeri existente;
- (b) transportatorii aerieni din Statul Israel.

(2) În cazul în care devin părți la un acord multilateral sau validează o decizie adoptată de OACI sau de o altă organizație internațională, care tratează chestiuni vizate de prezentul acord, părțile contractante se consultă în cadrul comitetului mixt pentru a stabili dacă prezentul acord ar trebui revizuit pentru a lua în considerare astfel de evoluții.



(3) Prezentul acord nu aduce atingere niciunei decizii a părților contractante de a pune în aplicare eventuale recomandări viitoare formulate de OACI. Părțile contractante nu invocă prezentul acord și nici fragmente din acesta ca temei de opoziție la examinarea în cadrul OACI a politicilor alternative cu privire la aspecte acoperite de prezentul acord.

(4) Părțile contractante convin că nu va exista nicio restricție sau piedică în privința încheierii, în viitor, a unor înțelegeri în materie de securitate între guvernul Statului Israel și fiecare guvern al statelor membre ale Uniunii Europene în domeniile de securitate care nu intră în sfera competenței exclusive a UE. Cu toate acestea, părțile contractante sunt de acord (i) să favorizeze, dacă este posibil, în conformitate cu dispozițiile de la articolul 14 alineatul (5), încheierea înțelegerii în materie de securitate la nivelul UE și (ii) să furnizeze comitetului mixt informațiile relevante referitoare la aceste înțelegeri bilaterale în materie de securitate, sub rezerva articolului 14 alineatul (14).

ARTICOLUL 27

Modificări

(1) În cazul în care una dintre părțile contractante dorește să revizuiască dispozițiile prezentului acord, aceasta informează comitetul mixt în acest sens. Modificarea prezentului acord intră în vigoare în conformitate cu articolul 30.

(2) La propunerea uneia dintre părțile contractante și în conformitate cu prezentul articol, comitetul mixt poate decide să modifice anexele la prezentul acord.

(3) Prezentul acord nu aduce atingere dreptului oricăreia dintre părțile contractante, sub rezerva respectării principiului nediscriminării și a dispozițiilor prezentului acord, de a adopta unilateral noi acte legislative sau de a-și modifica legislația existentă în domeniul transportului aerian, menționată în anexa IV.

(4) La data la care oricare dintre părțile contractante examinează posibilitatea adoptării unui nou act legislativ sau a unei modificări a legislației sale existente în domeniul transportului aerian menționate în anexa IV, aceasta informează cealaltă parte contractantă în mod corespunzător, în funcție de posibilități. Furnizarea acestor informații și, la cererea uneia dintre părțile contractante, un schimb de opinii preliminar pot avea loc în cadrul comitetului mixt.

(5) Fiecare parte contractantă informează cu regularitate și cât mai curând posibil cealaltă parte contractantă cu privire la actele legislative nou adoptate sau la modificarea legislației sale existente în domeniul transportului aerian menționate în anexa IV. Aceste informații pot fi furnizate în cadrul comitetului mixt. La solicitarea oricăreia dintre părțile contractante, în cadrul comitetului mixt are loc un schimb de opinii, în termen de șaiszeci de zile, cu privire la implicațiile unor astfel de noi acte legislative sau modificări asupra bunei funcționări a prezentului acord.

- (6) Pentru a garanta buna funcționare a prezentului acord, comitetul mixt:
- (a) adoptă o decizie de revizuire a anexei IV și/sau a anexei VI la prezentul acord în vederea integrării în cadrul acestora, dacă este cazul pe bază de reciprocitate, a noului act legislativ sau a modificării în cauză; sau
 - (b) adoptă o decizie în virtutea căreia noul act legislativ sau modificarea în cauză sunt considerate conforme cu prezentul acord; sau
 - (c) decide orice altă măsură, care să fie adoptată într-o termen rezonabil, în privința noului act legislativ sau a modificării în cauză.

ARTICOLUL 28

Denunțarea

- (1) Prezentul acord se încheie pe durată nelimitată.
- (2) Oricare dintre părțile contractante poate, în orice moment, să înainteze celeilalte părți contractante, pe căi diplomatice, o notificare scrisă cu privire la decizia sa de a denunța prezentul acord. Notificarea este transmisă simultan și la OACI. Prezentul acord este reziliat la ora 0:00 GMT la sfârșitul sezonului de trafic al IATA aflat în curs la un an de la data notificării scrise de denunțare, în afara cazului în care notificarea este retrasă prin acordul părților contractante înainte de încheierea acestei perioade.

ARTICOLUL 29

Înregistrarea la Organizația Aviației Civile Internaționale și la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite

Prezentul acord și toate modificările sale se înregistrează la OACI și la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite.

ARTICOLUL 30

Aplicare și intrare în vigoare

(1) Prezentul acord se aplică cu titlu provizoriu, în conformitate cu legislația națională a părților contractante, de la data semnării sale de către părțile contractante.

(2) Prezentul acord intră în vigoare la o lună de la data ultimei note din schimbul de note diplomatice dintre părțile contractante, care confirmă că au fost îndeplinite toate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord. În scopul acestui schimb de note, Israelul transmite Secretariatului General al Consiliului Uniunii Europene nota sa diplomatică adresată Uniunii Europene și statelor sale membre, iar Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene transmite Israelului nota diplomatică din partea Uniunii Europene și a statelor sale membre. Nota diplomatică din partea Uniunii Europene și a statelor sale membre conține comunicări din partea fiecărui stat membru prin care se confirmă că au fost încheiate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord.

DREPT CARE subsemnații, pe deplin autorizați, au semnat prezentul acord.

Întocmit în dublu exemplar la Luxemburg la zece iunie două mii treisprezece care corespunde datei de doi Tamuz cinci mii șapte sute șaptezeci și trei în calendarul ebraic, în limbile bulgară, cehă, daneză, greacă, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, olandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă, suedeză și ebraică, fiecare text fiind în egală măsură autentic.

SERVICII CONVENITE ȘI RUTE SPECIFICATE

1. Prezenta anexă face obiectul dispozițiilor tranzitorii din anexa II la prezentul acord.
2. Fiecare parte contractantă acordă transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante dreptul de a furniza servicii de transport aerian pe rutele specificate în continuare:

(a) pentru transportatorii aerieni din Uniunea Europeană:

Puncte situate în Uniunea Europeană – unul sau mai multe puncte intermediare situate în țările Euromed¹, în țările SACE² sau în țările enumerate în anexa III - unul sau mai multe puncte situate în Israel;

(b) pentru transportatorii aerieni din Israel:

Puncte situate în Israel – unul sau mai multe puncte intermediare situate în țări Euromed, în țări SACE sau în țările enumerate în anexa III – unul sau mai multe puncte situate în Uniunea Europeană.

¹ Țările „Euromed” sunt Maroc, Algeria, Tunisia, Libia, Egipt, Liban, Iordania, Israel, teritoriile palestiniene, Siria și Turcia.

² „Țările SACE” sunt țările părți la Acordul multilateral privind stabilirea unui spațiu aerian comun european: statele membre ale Uniunii Europene, Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Republica Islanda, Republica Muntenegru, Regatul Norvegiei, Republica Serbia și Kosovo în temeiul Rezoluției 1244 a Consiliului de Securitate al ONU.

3. Serviciile operate, în conformitate cu punctul 2 din prezenta anexă, trebuie inițiate sau terminate pe teritoriul Israelului, în cazul transportatorilor aerieni din Israel, și pe teritoriul Uniunii Europene, în cazul transportatorilor aerieni din Uniunea Europeană.
4. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante pot, pentru oricare sau toate zborurile și la alegere:
 - (a) să opereze zboruri în oricare sau în ambele direcții;
 - (b) să combine diferite numere de zbor la exploatarea unei aeronave;
 - (c) să deservească puncte intermediare, astfel cum se prevede la punctul 2 din prezenta anexă, precum și puncte situate pe teritoriile părților contractante, în orice combinație și în orice ordine;
 - (d) să omită escale în orice punct sau puncte;
 - (e) să transfere trafic de pe oricare dintre aeronavele lor la oricare altă aeronavă a lor, în orice punct;
 - (f) să facă escală în orice punct, indiferent dacă acesta este situat pe teritoriul sau în afara teritoriului oricăreia dintre părțile contractante, fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (2) din prezentul acord;
 - (g) să tranziteze trafic pe teritoriul celeilalte părți contractante; și
 - (h) să combine traficul pe aceeași aeronavă, indiferent de originea traficului respectiv.

5. Fiecare parte contractantă permite fiecărui transportator aerian să stabilească frecvența și capacitatea serviciilor de transport aerian internațional pe care le furnizează pe baza criteriilor comerciale de pe piață. Conform acest drept, nicio parte contractantă nu limitează unilateral volumul traficului, frecvența sau regularitatea serviciului, tipul sau tipurile de aeronave exploatare de transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante, cu excepția cazurilor în care există o motivație de ordin vamal, tehnic, operațional, de mediu, de protecție a sănătății sau în aplicarea articolului 7 din prezentul acord.
6. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante pot deservi, inclusiv în cadrul acordurilor de partajare a codurilor, orice punct situat pe teritoriul unei țări terțe care nu este inclus în rutele specificate, cu condiția ca aceștia să nu își exercite drepturile care țin de libertatea a cincea.
7. Fără a aduce atingere celorlalte dispoziții din prezenta anexă, prezentul acord nu dă niciun drept care să permită desfășurarea de transport aerian internațional către / de la / tranzitând teritoriul unei țări terțe care nu are relații diplomatice cu toate părțile contractante.

DISPOZIȚII TRANZITORII

1. Fără a aduce atingere punctelor 2 și 3 din prezenta anexă, toate drepturile, inclusiv drepturile de trafic, și tratamentele mai avantajoase acordate deja prin acorduri sau înțelegeri bilaterale dintre Israel și state membre ale Uniunii Europene existente la data semnării prezentului acord continuă să fie exercitate în conformitate cu articolul 3 din prezentul acord. În ceea ce privește transportatorii aerieni, astfel de drepturi și înțelegeri pot fi exploatate în continuare de către:
 - (a) transportatorii aerieni din Uniunea Europeană, în măsura în care nu există nicio discriminare pe motiv de naționalitate între transportatorii aerieni ai Uniunii Europene în ceea ce privește executarea acestor drepturi sau acestor alte înțelegeri existente;
 - (b) transportatorii aerieni din Statul Israel.

2. Pentru serviciile de pasageri, de marfă și/sau poștale, separat sau în combinație, transportatorii aerieni din Israel și din statele membre ale Uniunii Europene sunt îndreptățiți să exercite drepturi care țin de libertatea a treia și a patra pe rutele specificate, sub rezerva următoarelor dispoziții tranzitorii:

- (a) de la data semnării prezentului acord și numai pentru serviciile aeriene regulate:
 - (i) pentru fiecare rută, cu excepția celor specificate în anexa V, transportatorii aerieni autorizați sunt îndreptățiți să exploateze numărul de frecvențe săptămânale disponibile în temeiul acordurilor sau înțelegerilor bilaterale respective sau șapte (7) frecvențe săptămânale, reținându-se valoarea cea mai mare; și
 - (ii) pentru rutele specificate în anexa V, transportatorii aerieni autorizați sunt îndreptățiți să exploateze numărul de frecvențe săptămânale prevăzut în anexa V.

Începând de la data semnării prezentului acord, nu va exista nicio restricție în ceea ce privește numărul de transportatori aerieni autorizați per rută pentru fiecare dintre părțile contractante.

- (b) începând din prima zi a primului sezon de vară IATA următor datei semnării prezentului acord și doar în ceea ce privește serviciile aeriene regulate, transportatorii aerieni autorizați au dreptul de a exploata:
- (i) pentru rutele specificate în partea A din anexa V la prezentul acord, trei (3) frecvențe săptămânale suplimentare față de numărul de frecvențe săptămânale specificate în partea A din anexa V; și
 - (ii) pentru orice alte rute, inclusiv pentru rutele specificate în partea B din anexa V, șapte (7) frecvențe săptămânale suplimentare față de numărul de frecvențe săptămânale care rezultă din aplicarea prevederilor de la litera (a) subpunctele (i) și (ii).
- (c) Începând din prima zi a celui de-al doilea sezon de vară IATA următor datei semnării prezentului acord și doar în ceea ce privește serviciile aeriene regulate, transportatorii aerieni autorizați au dreptul de a exploata:
- (i) pentru rutele specificate în partea A din anexa V la prezentul acord, trei (3) frecvențe săptămânale suplimentare față de numărul de frecvențe săptămânale care rezultă din aplicarea prevederilor de la litera (b) subpunctul (i); și
 - (ii) pentru orice alte rute, inclusiv pentru rutele specificate în partea B din anexa V la prezentul acord, șapte (7) frecvențe săptămânale suplimentare față de numărul de frecvențe săptămânale care rezultă din aplicarea prevederilor de la litera (b) subpunctul (ii).

- (d) Sub rezerva prevederilor de la punctul 4, începând din prima zi a celui de-al treilea sezon de vară IATA următor datei semnării prezentului acord și doar în ceea ce privește serviciile aeriene regulate, transportatorii aerieni autorizați au dreptul de a exploata:
- (i) pentru rutele specificate în partea A din anexa V la prezentul acord, patru (4) frecvențe săptămânale suplimentare față de numărul de frecvențe săptămânale care rezultă din aplicarea prevederilor de la litera (c) subpunctul (i); și
 - (ii) pentru orice alte rute, inclusiv pentru rutele specificate în partea B din anexa V la prezentul acord, șapte (7) frecvențe săptămânale suplimentare față de numărul de frecvențe săptămânale care rezultă din aplicarea prevederilor de la litera (c) subpunctul (ii).
- (e) Începând din prima zi a celui de-al patrulea sezon de vară IATA următor datei semnării prezentului acord și doar în ceea ce privește serviciile aeriene regulate, transportatorii aerieni autorizați au dreptul de a exploata:
- (i) pentru rutele specificate în partea A din anexa V la prezentul acord, patru (4) frecvențe săptămânale suplimentare față de numărul de frecvențe săptămânale care rezultă din aplicarea prevederilor de la litera (d) subpunctul (i); și

(ii) pentru orice alte rute, inclusiv pentru rutele specificate în partea B din anexa V la prezentul acord, șapte (7) frecvențe săptămânale suplimentare față de numărul de frecvențe săptămânale care rezultă din aplicarea prevederilor de la litera (d) subpunctul (ii).

(f) Începând din prima zi a celui de-al cincilea sezon de vară IATA următor datei semnării prezentului acord, se aplică dispozițiile anexei I, transportatorii aerieni ai ambelor părți contractante având dreptul să exercite liber drepturi care țin de libertatea a treia și a patra pe rutele specificate, fără nicio limitare în ceea ce privește capacitatea, frecvențele săptămânale sau regularitatea serviciului.

3. În ceea ce privește serviciile aeriene neregulate:

- (a) începând de la data semnării prezentului acord, exploatarea de servicii aeriene neregulate continuă să facă obiectul aprobării de către autoritățile relevante ale părților contractante, care vor trata în mod favorabil o astfel de cerere; și
- (b) începând de la data menționată la punctul 2 litera (f), se aplică dispozițiile anexei I, transportatorii aerieni ai ambelor părți contractante având dreptul să exercite liber drepturi care țin de libertatea a treia și a patra pe rutele specificate, fără nicio limitare în ceea ce privește capacitatea, frecvențele săptămânale, numărul de transportatori aerieni autorizați sau regularitatea serviciului.

4. Înainte de data indicată la punctul 2 litera (d) din prezenta anexă, comitetul mixt se reunește pentru a analiza punerea în aplicare a prezentului acord și pentru a evalua impactul comercial al primelor două etape ale perioadei de tranziție descrise în prezenta anexă. Pe baza acestei evaluări și fără a aduce atingere competențelor sale în conformitate cu articolul 22 din prezentul acord, comitetul mixt poate decide prin consens:

- (a) să amâne, pentru o perioadă convenită de comun acord care nu poate depăși doi ani, punerea în aplicare a punctului 2 literele (d), (e) și (f) pe anumite rute, în cazul în care evaluarea menționată mai sus constată fie eludarea restricțiilor impuse serviciilor aeriene regulate prin exploatarea de servicii aeriene neregulate, fie existența unui dezechilibru considerabil în ceea ce privește volumul de trafic transportat de transportatorii aerieni ai părților contractante, care ar putea pune în pericol menținerea serviciilor aeriene; sau
- (b) să crească numărul frecvențelor suplimentare specificate la punctul 2 litera (d) subpunctul (i) și litera (e) subpunctul (i).

În cazul în care comitetul mixt nu reușește să ajungă la un acord, o parte contractantă poate lua măsuri corespunzătoare de salvagardare în conformitate cu articolul 24 din prezentul acord.

5. Implementarea și aplicarea de către Israel a standardelor și cerințelor de reglementare care sunt prevăzute în legislația Uniunii Europene privind transportul aerian menționată în anexa IV va fi validată printr-o decizie a comitetului mixt, pe baza unei evaluări realizate de Uniunea Europeană. Această evaluare se realizează cel mai devreme: (i) la data la care Israelul notifică comitetului mixt încheierea procesului de armonizare în conformitate cu anexa IV la prezentul acord sau (ii) la trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului acord.
6. Prin derogare de la dispozițiile anexei I și fără a aduce atingere articolului 26 alineatul (1) din prezentul acord și punctului 1 din prezenta anexă, până la momentul adoptării deciziei menționate la punctul 5 din prezenta anexă transportatorii aerieni ai părților contractante nu au dreptul de a exercita drepturile aferente celei de-a cincea libertăți, inclusiv între puncte de pe teritoriul Uniunii Europene, atunci când exploatează serviciile convenite pe rutele specificate.

**LISTA CELORLALTE STATE MENȚIONATE LA ARTICOLELE 3, 4 ȘI 8
DIN ACORD ȘI ÎN ANEXA I**

1. Republica Islanda (în temeiul Acordului privind Spațiul Economic European)
 2. Principatul Liechtenstein (în temeiul Acordului privind Spațiul Economic European)
 3. Regatul Norvegiei (în temeiul Acordului privind Spațiul Economic European)
 4. Confederația Elvețiană (în temeiul Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian)
-

REGLEMENTĂRI PRIVIND AVIAȚIA CIVILĂ

Standardele și cerințele de reglementare echivalente din legislația Uniunii Europene la care se face trimitere în prezentul acord sunt bazate pe următoarele acte. Acolo unde este necesar, se menționează după fiecare act adaptările specifice acestuia. Standardele și cerințele de reglementare echivalente se aplică în conformitate cu anexa VI, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta anexă sau în anexa II privind dispozițiile tranzitorii.

A. SIGURANȚA AVIAȚIEI

A.1 Lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare

Israelul trebuie să ia, cât mai curând posibil, măsuri corespunzătoare celor luate de statele membre ale UE pe baza listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare din motive de siguranță.

Măsurile vor fi luate în conformitate cu normele pertinente în ceea ce privește instituirea și publicarea unei liste a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare și cu cerințele de informare a pasagerilor aerieni cu privire la identitatea transportatorului aerian care operează zborurile cu care călătoresc aceștia, stabilite în următoarele acte legislative ale UE:

Nr. 2111/2005

Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE

Dispoziții pertinente: articolele 1-13, anexa

Nr. 473/2006

Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a normelor de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului

Dispoziții pertinente: articolele 1-6, anexele A-C

Nr. 474/2006

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului

astfel cum a fost modificat periodic prin regulamente ale Comisiei

Dispoziții pertinente: articolele 1-3, anexele A-B

În cazul în care o măsură pune probleme serioase Israelului, Israelul poate suspenda aplicarea acesteia și trebuie să sesizeze în acest sens comitetul mixt, fără întârzieri nejustificate, în temeiul articolului 22 alineatul (11) litera (f) din prezentul acord.

A.2 Investigarea accidentelor/incidentelor și raportarea evenimentelor

A.2.1: Nr. 996/2010

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE

Dispoziții pertinente: articolele 1-5, 8-18 alineatul (2), 20-21, 23, anexa

A.2.2: Nr. 2003/42

Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă

Dispoziții pertinente: articolele 1-6 și 8-9

B. MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN

REGULAMENTE DE BAZĂ

Secțiunea A:

B.1: Nr. 549/2004

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru)

Dispoziții pertinente: articolul 1 alineatele (1)-(3), articolul 2, articolul 4 alineatele (1)-(4), articolele 9-10, articolul 11 alineatele (1)-(2), (3) literele (b) și (d) și (4)-(6), articolul 13

B.2: Nr. 550/2004

Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (Regulamentul privind prestarea de servicii)

Dispoziții pertinente: articolul 2 alineatele (1)-(2), (4)-(6), articolul 4, articolul 7 alineatele (1)-(2), (4)-(5) și (7), articolul 8 alineatele (1), (3)-(4), articolul 9, articolele 10-11, articolul 12 alineatele (1)-(4), articolul 18 alineatele (1)-(2), anexa II

B.3: Nr. 551/2004

Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (Regulamentul privind spațiul aerian)

Dispoziții pertinente: articolele 1, 3a și 4, articolul 6 alineatele (1)-(5) și (7), articolul 7 alineatele (1) și (3), articolul 8

B.4: Nr. 552/2004

Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (Regulamentul privind interoperabilitatea)

Dispoziții pertinente: articolele 1-3, articolul 4 alineatul (2), articolele 5-6a, articolul 7 alineatul (1), articolul 8, anexele I-V

Regulamentele nr. 549/2004 - 552/2004 modificate prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european

B.5: Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE

astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE

Dispoziții pertinente: articolul 3, articolul 8b alineatele (1)-(3) și (5)-(6), articolul 8c alineatele (1)-(10), anexa Vb

Secțiunea B:

B.2: Nr. 550/2004

Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (Regulamentul privind prestarea de servicii)

Dispoziții pertinente: articolul 2 alineatul (3), articolul 7 alineatele (6) și (8), articolul 8 alineatele (2) și (5), articolul 9a alineatele (1)-(5), articolul 13

B.3: Nr. 551/2004

Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (Regulamentul privind spațiul aerian)

Dispoziții pertinente: articolul 3, articolul 6 alineatul (6)

Regulamentele nr. 549/2004 - 552/2004 modificate prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european

B.5: Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE

astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE

Dispoziții pertinente: articolul 8b alineatul (4), articolul 8c alineatul (10), anexa Vb punctul 4

NORME DE PUNERE ÎN APLICARE

Se vor aplica și vor fi pertinente următoarele acte, cu excepția cazului în care se prevede altfel în anexa VI în ceea ce privește standardele și cerințele de reglementare echivalente referitoare la „regulamentele de bază”:

Cadru [Regulamentul (CE) nr. 549/2004]

- Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană

Prestarea de servicii [Regulamentul (CE) nr. 550/2004]

- Regulamentul (CE) nr. 482/2008 al Comisiei din 30 mai 2008 de stabilire a unui sistem de asigurare a siguranței software care urmează să fie pus în aplicare de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și de modificare a anexei II la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005

Spațiul aerian [Regulamentul (CE) nr. 551/2004]

- Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian
- Regulamentul (CE) nr. 730/2006 al Comisiei din 11 mai 2006 privind clasificarea spațiului aerian și accesul zborurilor efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere deasupra nivelului de zbor 195
- Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23 decembrie 2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian

Interoperabilitate [Regulamentul (CE) nr. 552/2004]

- Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010

- Regulamentul (UE) nr. 929/2010 al Comisiei din 18 octombrie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1033/2006 în ceea ce privește dispozițiile OACI menționate la articolul 3 alineatul (1)
- Regulamentul (UE) nr. 73/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european
- Regulamentul (CE) nr. 262/2009 al Comisiei din 30 martie 2009 de stabilire a cerințelor pentru alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru Cerul unic european
- Regulamentul (CE) nr. 633/2007 al Comisiei din 7 iunie 2007 de stabilire a cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian
- Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei din 4 iulie 2006 de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic european
- Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei din 6 iulie 2006 de stabilire a cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unități de control al traficului aerian

Cerințe ATM/ANS care decurg din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009

- Regulamentul (UE) nr. 805/2011 al Comisiei din 10 august 2011 de stabilire a normelor detaliate privind licențele controlorilor de trafic aerian și anumite certificate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei din 17 octombrie 2011 privind supravegherea siguranței în managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 al Comisiei din 17 octombrie 2011 de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010

C. MEDIU

C.1: Nr. 2002/30

Directiva 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare astfel cum a fost modificată sau adaptată prin Actul de aderare din 2003 și prin Actul de aderare din 2005

Dispoziții pertinente: articolele 3-5, 7, 9-10, articolul 11 alineatul (2), articolul 12, anexa II punctele 1-3

C.2: Nr. 2006/93

Directiva 2006/93/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind reglementarea exploatării avioanelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională, a doua ediție (1988)

Dispoziții pertinente: articolele 1-3 și articolul 5

D. RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORULUI AERIAN

D.1: Nr. 2027/97

Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente

astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului

Dispoziții pertinente: articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (c)-(g), articolele 3-6

E. DREPTURILE CONSUMATORILOR ȘI PROTECȚIA DATELOR CU CARACTER PERSONAL

E.1: Nr. 90/314

Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite

Dispoziții pertinente: articolele 1-4 alineatul (2), articolul 4 alineatele (4)-(7), articolele 5-6.

E.2: Nr. 95/46

Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date

Dispoziții pertinente: articolele 1-34

E.3: Nr. 261/2004

Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91

Dispoziții pertinente: articolele 1-16

E.4: Nr. 1107/2006

Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului

Dispoziții pertinente: articolul 1 alineatul (1), articolele 2-16, anexele I-II

F. ASPECTE SOCIALE

F.1: Nr. 2000/79

Directiva 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului european privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația companiilor europene de navigație aeriană (AEA), Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA), Asociația europeană a companiilor aviatice din regiunile Europei (ERA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA)

Dispoziții pertinente: clauza 1 punctul 1 și clauzele 2-9 din anexă

Partea A: Frecvențe de bază convenite pentru anumite rute, al căror număr este egal cu sau mai mare decât 14

Tip de serviciu	Rute		Capacitate de bază (frecvențe săptămânale)
Pasageri	Viena	Tel Aviv (TLV)	Pentru primul transportator: 14 Pentru al doilea transportator și următorii: 3
Pasageri	Paris (CDG - ORY - BVA)	Tel Aviv (TLV)	Pentru primul transportator: nelimitat; Pentru al doilea transportator și următorii: 7
Pasageri	Frankfurt	Tel Aviv (TLV)	14
Pasageri	Atena	Tel Aviv (TLV)	14
Pasageri	Roma	Tel Aviv (TLV)	25
Pasageri	Madrid	Tel Aviv (TLV)	21
Pasageri/toate mărfurile	Londra (LHR)	Tel Aviv (TLV)	Pentru primii doi transportatori: nelimitat

Partea B: Frecvențe de bază convenite pentru anumite rute, al căror număr este mai mare decât 7, dar mai mic decât 14

Tip de serviciu	Rute		Capacitate de bază (frecvențe săptămânale)
Pasageri	Milano	Tel Aviv (TLV)	13
Pasageri	Berlin	Tel Aviv (TLV)	11
Pasageri	Barcelona	Tel Aviv (TLV)	10
Pasageri	München	Tel Aviv (TLV)	10

STANDARDE ȘI CERINȚE DE REGLEMENTARE

CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE ATUNCI CÂND SE APLICĂ ACTELE LEGISLATIVE ALE UE ENUMERATE ÎN ANEXA IV LA ACORDUL
EUROMEDITERANEEAN UE-ISRAEL ÎN DOMENIUL AVIAȚIEI

Declinarea responsabilității: Nicio dispoziție din prezenta anexă nu aduce atingere aplicării legislației UE pe teritoriul UE.

PARTEA A.2: Investigarea accidentelor/incidentelor și raportarea evenimentelor

A.2.1: Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010
privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 1	A2.1.1.1	Regulamentul nr. 996/2010 urmărește să îmbunătățească siguranța aviației garantând un nivel înalt de eficiență, adecvare și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili cui îi revine vina sau răspunderea. De asemenea, stabilește norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident. Totodată, își propune să îmbunătățească asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și familiilor acestora.
Articolul 2	A2.1.2.1	Definițiile de la articolul 2 din Regulamentul nr. 996/2010 se aplică standardelor și cerințelor referitoare la investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă menționate în prezenta anexă, după caz și dacă este oportun.
Articolul 3	A2.1.3.1	Standardele și cerințele de reglementare specificate în prezenta anexă se aplică investigațiilor privind siguranța în cazul incidentelor grave și accidentelor, care sunt efectuate de părțile contractante, în conformitate cu practicile recomandate și standardele internaționale.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (1)	A2.1.4.1	Părțile contractante se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixțiuni din exterior, de către o autoritate națională permanentă responsabilă cu investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare „autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța”), capabilă să efectueze în mod independent o investigație completă privind siguranța, fie pe cont propriu, fie pe baza unor acorduri cu alte autorități responsabile cu investigațiile privind siguranța.
Articolul 4 alineatul (2)	A2.1.4.2	Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța trebuie să fie independentă din punct de vedere funcțional, în special față de autoritățile naționale aeronautice responsabile cu aeronavigabilitatea, certificarea, operațiunile de zbor, întreținerea, acordarea de licențe, controlul traficului aerian sau administrarea aerodromurilor și, în general, față de orice altă parte sau entitate ale cărei interese sau misiuni pot intra în conflict cu sarcina încredințată autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța sau pot influența obiectivitatea acesteia.
Articolul 4 alineatul (3)	A2.1.4.3	La realizarea investigațiilor privind siguranța, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește desfășurarea investigațiilor privind siguranța.
Articolul 4 alineatul (4)	A2.1.4.4	Activitățile încredințate autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța pot fi extinse la culegerea și analiza de informații legate de siguranța aviației, în special în scopul prevenirii accidentelor, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței sale și nu implică asumarea de responsabilități în domeniul reglementării, administrativ sau al standardelor.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 8	A2.1.8.1	Cu condiția respectării cerinței de a evita orice conflict de interese, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța poate invita autoritatea aeronautică civilă națională, în limita domeniului său de competență, să numească un reprezentant care să participe în calitate de consilier al investigatorului-șef la orice investigație privind siguranța care intră în responsabilitatea autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța, sub autoritatea și la discreția investigatorului-șef. Autoritățile aeronautice civile naționale sprijină investigația la care participă furnizând informațiile solicitate. În plus, dacă este cazul, acestea pun la dispoziția autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța care efectuează investigația consilieri și echipamente din resursele proprii.
Articolul 9 alineatul (1)	A2.1.9.1	Orice persoană implicată care are informații privind existența unui incident grav sau accident trebuie să notifice fără întârziere autoritatea competentă responsabilă cu investigațiile privind siguranța din statul membru pe teritoriul căruia a avut loc incidentul grav sau accidentul.
Articolul 9 alineatul (2)	A2.1.9.2	Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța trebuie să informeze fără întârziere Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) și țările terțe în cauză, în conformitate cu practicile recomandate și standardele internaționale, cu privire la toate incidentele grave și accidentele care i-au fost notificate. De asemenea, ea trebuie să informeze Comisia Europeană și AESA în cazul în care incidentul grav sau accidentul implică o aeronavă înmatriculată, exploatată, produsă sau certificată în UE.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (5)	A2.1.4.5	În vederea informării publicului larg cu privire la nivelul general de siguranță în aviație, la nivel național se publică un raport anual privind siguranța. În analiza respectivă, sursele informațiilor confidențiale nu sunt divulgate.
Articolul 4 alineatul (6)	A2.1.4.6	Autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța i se pun la dispoziție de către partea contractantă respectivă mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent și respectiva autoritate trebuie să poată obține suficiente resurse pentru a realiza acest lucru.
Articolul 5 alineatele (1)-(3)	A2.1.5.1	Partea contractantă trebuie să investigheze fiecare incident grav sau accident în cazul căruia anexa 13 la Convenție stipulează că investigarea este obligatorie.
Articolul 5 alineatul (4)	A2.1.5.4	Autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța pot decide să investigheze și alte incidente decât cele menționate în anexa 13 la Convenție, atunci când se așteaptă să obțină în urma acestora învățăminte în materie de siguranță.
Articolul 5 alineatul (5)	A2.1.5.5	Nicio investigație privind siguranța nu are ca obiect, în niciun caz, stabilirea vinovăției sau a răspunderii. Investigațiile privind siguranța sunt independente și distincte de orice proceduri judiciare sau administrative destinate stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 10 alineatul (1)	A2.1.10.1	După primirea dintr-o țară terță a notificării privind producerea unui incident grav sau accident, partea contractantă care este statul de înmatriculare, statul operatorului, statul de proiectare și statul de producție informează, cât mai curând posibil, țara terță pe teritoriul căreia s-a produs incidentul grav sau accidentul dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu practicile recomandate și standardele internaționale. În cazul numirii unui astfel de reprezentant acreditat, trebuie furnizate, de asemenea, numele și datele sale de contact, precum și data prevăzută pentru sosirea sa, în cazul în care reprezentantul acreditat intenționează să se deplaseze în țara care a trimis notificarea.
Articolul 10 alineatul (2)	A2.1.10.2	Reprezentanții acreditați ai statului de proiectare sunt numiți de autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța a părții contractante pe teritoriul căreia se află sediul principal de activitate al titularului certificatului de tip al aeronavei sau al grupului motopropulsor.
Articolul 11 alineatul (1)	A2.1.11.1	După numirea sa de către o autoritate responsabilă cu investigațiile privind siguranța și în pofida existenței vreunei anchete judiciare, investigatorul-șef are autoritatea de a lua măsurile necesare pentru a răspunde cerințelor investigației privind siguranța.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 11 alineatul (2)	A2.1.11.2	În pofida existenței vreunei obligații de confidențialitate în temeiul legislației pertinente a părții contractante, investigatorul-șef are în special dreptul: (a) de a avea acces imediat, fără restricții și fără piedici, la locul producerii incidentului sau accidentului, precum și la aeronavă, la conținutul sau la resturile acesteia; (b) de a asigura listarea imediată a dovezilor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau a componentelor pentru a fi examinate sau analizate; (c) de a avea acces imediat la înregistratoarele de zbor, la conținutul acestora și la orice alte înregistrări pertinente, precum și de a prelua controlul asupra acestora; (d) de a solicita, în conformitate cu legislația aplicabilă a părții contractante, și de a participa la o autopsie completă a corpurilor persoanelor rănite mortal, precum și de a avea acces imediat la rezultatele acestei examinări sau ale testelor efectuate pe probele prelevate; (e) de a solicita, în conformitate cu legislația aplicabilă a părții contractante, examinarea medicală a persoanelor implicate în exploatarea aeronavei sau de a solicita efectuarea de teste pe probe prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat la rezultatele acestor examinări sau teste;

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
		(f) de a convoca și examina martori, precum și de a le solicita acestora să furnizeze sau să prezinte informații sau dovezi utile pentru desfășurarea investigației privind siguranța; (g) de a avea acces liber la orice informații sau înregistrări pertinente deținute de proprietarul, titularul certificatului de tip, organizația responsabilă cu întreținerea, organizația responsabilă cu pregătirea, operatorul sau producătorul aeronavei, de autoritățile responsabile pentru aviația civilă și furnizorii de servicii de navigație aeriană sau de operatorii de aerodromuri.
Articolul 11 alineatul (3)	A2.1.11.3	Investigatorul-șef extinde drepturile enumerate în standardul A2.1.11.2 la investigatorii săi, precum și, dacă nu contravine legislației aplicabile a părții contractante, la consilierii săi și la reprezentanții acreditați și consilierii acestora, în măsura necesară pentru ca aceștia să poată participa efectiv la investigația privind siguranța. Respectivăle drepturi nu aduc atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă cu ancheta judiciară.
Articolul 11 alineatul (4)	A2.1.11.4	Orice persoană care participă la investigații privind siguranța trebuie să își îndeplinească sarcinile în mod independent și să nu solicite sau să accepte instrucțiuni de la o altă persoană în afara investigatorului-șef.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 12 alineatele (1) și (2)	A2.1.12.1	Atunci când se desfășoară și o anchetă judiciară, investigatorul-șef trebuie să primească o notificare în acest sens. Într-un astfel de caz, investigatorul-șef trebuie să asigure trasabilitatea înregistratoarelor de zbor și a oricăror probe materiale și să le păstreze în custodie. Autoritatea judiciară poate să numească un funcționar din cadrul său care să însoțească respectivele înregistratoare de zbor sau probe materiale până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora. Dacă examinarea sau analizarea acestor probe materiale le-ar putea modifica, altera sau distruge, este necesar acordul prealabil al autorităților judiciare, fără a aduce atingere legislației naționale. În cazul în care nu se poate obține un astfel de acord într-un termen rezonabil de timp, aceasta nu ar trebui să îl împiedice pe investigatorul-șef să efectueze examinarea sau analiza. În cazul în care autoritatea judiciară are dreptul de a reține anumite probe, investigatorul-șef trebuie să aibă acces și să poată utiliza imediat și în mod nelimitat probele respective. În cazul în care pe parcursul investigației privind siguranța se află sau se suspectează că în legătură cu incidentul grav sau accidentul a avut loc un act de intervenție ilicită, astfel cum este prevăzut în dreptul național, cum ar fi legislația națională în domeniul investigațiilor privind accidente, investigatorul-șef informează imediat autoritățile competente în acest sens. Sub rezerva standardului A2.1.14.1, informațiile pertinente culese în cadrul investigației privind siguranța se comunică imediat autorităților respective și, la cerere, acestor autorități le pot fi transmise și materiale pertinente. Transmiterea informațiilor și a materialelor respective nu aduce atingere dreptului autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța de a continua investigația privind siguranța, în coordonare cu autoritățile cărora li s-ar fi putut transfera controlul asupra locului accidentului.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 12 alineatul (3)	A2.1.12.2	Părțile contractante se asigură că autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța, pe de o parte, și alte autorități care vor fi probabil implicate în activitățile legate de investigațiile privind siguranța, cum ar fi autoritățile judiciare, autoritățile aeronautice civile și autoritățile de căutare și salvare, pe de altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans. Aceste acorduri respectă independența autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța și permit ca investigația tehnică să se desfășoare cu grijă și eficient. Acestea ar trebui să includă în special subiecte precum: accesul la locul accidentului, conservarea probelor și accesul la acestea, informări inițiale și pe parcurs cu privire la stadiul fiecărui proces, schimbul de informații, utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța, soluționarea conflictelor.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 13 alineatul (1)	A2.1.13.1	Partea contractantă pe teritoriul căreia s-a produs incidentul grav sau accidentul are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiții de siguranță a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja aceste probe și de a păstra în custodie sigură aeronava, conținutul și resturile acesteia atât timp cât ar putea fi necesar pentru investigația privind siguranța. Protejarea probelor include conservarea, prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace, a tuturor probelor care ar putea fi îndepărtate, șterse, pierdute sau distruse. Păstrarea în custodie sigură include protecția împotriva agravării gradului de distrugere, accesului persoanelor neautorizate, jefuirii și deteriorării.
Articolul 13 alineatul (2)	A2.1.13.2	Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței, se interzice oricărei persoane modificarea situației de la locul accidentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conținutului sau resturilor acesteia ori prelevarea de probe din aeronavă, conținutul sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar putea fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul asupra locului accidentului și, atunci când este posibil, în consultare cu autoritatea responsabilă cu investigația privind siguranța.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 13 alineatul (3)	A2.1.13.3	Orice persoană implicată trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau înregistrărilor legate de evenimente, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor conversațiilor și alarmelor după zbor.
Articolul 14	A2.1.14.1	Informațiile sensibile privind siguranța nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele care țin de investigația privind siguranța. Organul de justiție sau autoritatea competentă care trebuie să decidă cu privire la divulgarea înregistrărilor în conformitate cu legislația națională poate hotărî că beneficiile divulgării informațiilor sensibile privind siguranța pentru orice alte scopuri permise prin lege au o importanță mai mare decât efectele negative la nivel intern și internațional pe care o astfel de acțiune le poate avea asupra respectivei sau a oricărei investigații viitoare privind siguranța.
Articolul 15 alineatul (1)	A2.1.15.1	Personalul autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța care efectuează investigația sau orice altă persoană căreia i se solicită participarea sau contribuția la investigația privind siguranța trebuie să respecte normele sau procedurile aplicabile privind secretul profesional, inclusiv în privința păstrării anonimului persoanelor implicate într-un accident sau incident, în conformitate cu legislația aplicabilă.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 15 alineatul (2)	A2.1.15.2	Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța care efectuează investigația comunică informațiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui incident grav sau accident persoanelor responsabile cu producerea sau întreținerea aeronavelor sau echipamentelor pentru aeronave, precum și persoanelor fizice sau juridice responsabile cu exploatarea aeronavelor sau cu pregătirea personalului.
Articolul 15 alineatul (3)	A2.1.15.3	Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța care efectuează investigația comunică autorității aeronautice civile naționale informațiile faptice pertinente obținute în cursul investigației privind siguranța, cu excepția informațiilor sensibile privind siguranța sau a celor care ar putea provoca un conflict de interese. Informațiile primite de autoritățile aeronautice civile naționale sunt protejate în conformitate cu legislația aplicabilă a părții contractante.
Articolul 15 alineatul (4)	A2.1.15.4	Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța care efectuează investigația este autorizată să informeze victimele și rudele acestora sau asociațiile lor ori să facă publice orice informații referitoare la observațiile faptice, la procedurile investigației privind siguranța, precum și eventualele rapoarte sau concluzii preliminare și/sau recomandări privind siguranța, cu condiția ca aceste informații să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța și să respecte pe deplin legislația aplicabilă privind protecția datelor cu caracter personal.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 15 alineatul (5)	A2.1.15.5	Înainte de a face publice informațiile menționate la standardul A2.1.15.4, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța care efectuează investigația transmite informațiile respective victimelor și rudelor acestora sau asociațiilor lor, într-un mod care să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța.
Articolul 16 alineatul (1)	A2.1.16.1	Fiecare investigație privind siguranța se încheie cu un raport întocmit într-o formă corespunzătoare tipului și gravității incidentului grav sau accidentului. Acest raport precizează că unicul obiectiv al investigației privind siguranța este prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. Dacă este cazul, raportul conține recomandări privind siguranța.
Articolul 16 alineatul (2)	A2.1.16.2	Raportul protejează anonimitatea oricărei persoane implicate în incidentul grav sau accidentul respectiv.
Articolul 16 alineatul (3)	A2.1.16.3	În cazul în care investigațiile privind siguranța generează rapoarte înainte de încheierea investigației, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța poate să solicite înainte de publicarea acestora comentarii din partea autorităților în cauză, din partea titularului certificatului de tip, a producătorului și a operatorului în cauză. Aceștia trebuie să respecte normele aplicabile privind secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 16 alineatul (4)	A2.1.16.4	Înainte de publicarea raportului final, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța poate solicita comentarii din partea autorităților în cauză și a titularului certificatului de tip, a producătorului și a operatorului în cauză, care trebuie să respecte normele aplicabile privind secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări. Atunci când solicită aceste comentarii, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța respectă practicile recomandate și standardele internaționale.
Articolul 16 alineatul (5)	A2.1.16.5	Informațiile sensibile privind siguranța se includ într-un raport doar în cazul în care sunt pertinente pentru analiza incidentului grav sau accidentului. Nu se divulgă informații sau elemente de informații care nu prezintă interes pentru această analiză.
Articolul 16 alineatul (6)	A2.1.16.6	Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data incidentului grav sau accidentului.
Articolul 16 alineatul (7)	A2.1.16.7	Dacă raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța publică o declarație provizorie cel puțin la fiecare comemorare a incidentului grav sau accidentului, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme de siguranță ridicate.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 16 alineatul (8)	A2.1.16.7	Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța transmite o copie a raportului final și a recomandărilor privind siguranța cât mai repede posibil: (a) autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța și autorităților aeronautice civile ale statelor în cauză, precum și OACI, în conformitate cu practicile recomandate și standardele internaționale; (b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport.
Articolul 17 alineatul (1)	A2.1.17.1	În orice stadiu al investigației privind siguranța, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța recomandă autorităților în cauză, inclusiv celor din țări terțe, printr-o scrisoare de transmitere datată și după consultarea corespunzătoare a părților relevante, orice acțiune care consideră că trebuie întreprinsă rapid pentru a îmbunătăți siguranța aviației.
Articolul 17 alineatul (2)	A2.1.17.2	O autoritate responsabilă cu investigațiile privind siguranța poate, de asemenea, să formuleze recomandări privind siguranța pe baza unor studii sau a analizei unei serii de investigații ori a oricăror alte activități efectuate.
Articolul 17 alineatul (3)	A2.1.17.3	O recomandare privind siguranța nu trebuie în niciun caz să creeze prezumția de vinovăție sau răspundere pentru un accident, un incident grav sau un incident.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 18 alineatul (1)	A2.1.18.1	În termen de 90 de zile de la primirea scrisorii de transmitere, destinatarul unei recomandări privind siguranța confirmă primirea acesteia și informează autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța care a formulat respectiva recomandare cu privire la măsurile luate sau pe care urmează să le ia și, după caz, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora și, dacă nu urmează să se ia nicio măsură, motivele pentru aceasta.
Articolul 18 alineatul (2)	A2.1.18.2	În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța informează respectivul destinatar dacă răspunsul acestuia i se pare adecvat sau nu și prezintă o justificare în cazul în care nu este de acord cu decizia de a nu lua măsuri.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 20	A2.1.20.1	1. Companiile aeriene din UE și israeliene instituie proceduri care le permit să furnizeze: (a) cât mai rapid posibil, o listă validată, bazată pe cele mai bune informații disponibile, a tuturor persoanelor aflate la bord; și (b) imediat după notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, lista mărfurilor periculoase aflate la bord. 2. Pentru a permite informarea rapidă a rudelor pasagerilor cu privire la prezența acestora la bordul unei aeronave implicate într-un accident, companiile aeriene trebuie să ofere pasagerilor posibilitatea de a indica numele și coordonatele unei persoane care să fie contactată în caz de accident. Companiile aeriene nu pot utiliza aceste informații decât în caz de accident și acestea nu pot fi comunicate unor terți sau utilizate în scopuri comerciale. 3. Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menționată la punctul 1 litera (a) rămâne confidențială în conformitate cu legislația pertinentă a părții contractante și numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă este publicat, sub rezerva legislației menționate, numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au ridicat obiecții.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 21	A2.1.21.1	1. Pentru a asigura o reacție mai cuprinzătoare și armonizată la accidente, fiecare parte contractantă instituie la nivel național un plan de urgență în cazul survenirii unui accident în aviația civilă. Un astfel de plan de urgență cuprinde, de asemenea, asistența acordată victimelor accidentelor survenite în aviația civilă și rudelor acestora. 2. Fiecare parte contractantă se asigură că toate companiile aeriene stabilite pe teritoriul său dispun de un plan de asistență pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora. Aceste planuri trebuie să țină seama în special de sprijinul psihologic pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și pentru rudele acestora și trebuie să permită companiei aeriene să reacționeze în cazul unui accident de mare amploare. Fiecare parte contractantă auditează planurile de asistență ale companiilor aeriene stabilite pe teritoriul său. 3. O parte contractantă care, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni ai săi, este interesată în mod special de un accident survenit pe teritoriul său, este îndreptățită să numească un expert care să aibă dreptul: (a) de a vizita locul accidentului;

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Standard
		(b) de a avea acces la informațiile factice pertinente a căror publicare a fost aprobată de autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța care efectuează investigația și la informațiile referitoare la stadiul respectivei investigații; (c) de a primi o copie a raportului final. 4. Un expert numit în conformitate cu punctul 3 poate participa, sub rezerva dispozițiilor legale aplicabile în vigoare, la identificarea victimelor și la întâlnirile cu supraviețuitorii din statul său.
Articolul 23	A2.1.23.1	Părțile contractante stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării standardelor și cerințelor referitoare la investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă specificate în prezenta anexă. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive.

A.2.2: Directiva 2003/42/CE Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003
privind raportarea evenimentelor în aviația civilă

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg/nr. art./nr. std)	Standard
Articolul 1	A2.2.1.1	Obiectivul acestei directive este de a contribui la îmbunătățirea siguranței aeriene prin asigurarea raportării, colectării, stocării, protejării și diseminării informațiilor pertinente privind siguranța. Unicul obiectiv al raportării evenimentelor este prevenirea accidentelor și incidentelor, nu stabilirea culpei sau a răspunderii.
Articolul 2	A2.2.2.1	Definițiile de la articolul 2 din Directiva 2003/42/CE se aplică standardelor și cerințelor referitoare la raportarea evenimentelor în aviația civilă specificate în prezenta anexă, după caz.
Articolul 3	A2.2.3.1	Standardele și cerințele referitoare la raportarea evenimentelor în aviația civilă specificate în prezenta anexă se aplică evenimentelor care pun în pericol sau care, dacă nu sunt corectate, ar pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
Articolul 4 alineatul (1)	A2.2.4.1	Părțile contractante impun ca evenimentele să fie raportate autorităților competente de orice persoană implicată în eveniment sau de orice persoană care are licență în conformitate cu legislația privind navigația aeriană și de orice membru al echipajului, chiar dacă nu a fost implicat(ă) în eveniment.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg/nr. art./nr. std)	Standard
Articolul 5 alineatul (1)	A2.2.5.1	Părțile contractante desemnează una sau mai multe autorități competente care să instituie un mecanism menit să colecteze, să evalueze, să prelucereze și să stocheze evenimentele raportate.
Articolul 5 alineatele (2) și (3)	A2.2.5.2	Autoritățile competente stochează în bazele lor de date rapoartele primite. Incidentele grave și accidentele se stochează, de asemenea, în aceste baze de date.
Articolul 6	A2.2.6.1	Israel și statele membre participă la un schimb de informații privind siguranța, atunci când este cazul. Baza de date utilizată de Israel trebuie să fie compatibilă cu software-ul ECCAIRS.
Articolul 8 alineatul (1)	A2.2.8.1	În conformitate cu legislația lor națională, părțile contractante iau măsurile necesare pentru a asigura un nivel corespunzător de confidențialitate a informațiilor pe care le primesc în temeiul Directivei 2003/42/CE. Acestea utilizează aceste informații numai în scopul Directivei 2003/42/CE.
Articolul 8 alineatul (2)	A2.2.8.2	Indiferent de tipul sau clasificarea evenimentului și a incidentului grav sau accidentului, numele sau adresele persoanelor implicate nu se înregistrează niciodată în baza de date menționată la standardul A2.2.5.2.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg/nr. art./nr. std)	Standard
Articolul 8 alineatul (3)	A2.2.8.3	Fără a aduce atingere normelor penale aplicabile, părțile contractante se abțin de la inițierea unei acțiuni în justiție în cazul unor nerespectări fără premeditare sau din neglijență ale legii de care au aflat numai datorită raportării acestora în cadrul programului național de raportare obligatorie a evenimentelor, exceptate fiind situațiile de neglijență gravă.
Articolul 9	A2.2.9.1	Fiecare parte contractantă instituie un sistem de raportare voluntară a incidentelor pentru a facilita colectarea de informații privind deficiențe de siguranță existente sau potențiale, care este posibil să nu fie capturate de sistemul de raportare obligatorie a incidentelor.

PARTEA B: Managementul traficului aerian

B.1: Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004

de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (Regulamentul-cadru)

astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 1 alineatele (1) – (3)	B.1.1.1	A	Inițiativa privind cerul unic european are drept obiectiv consolidarea standardelor actuale de siguranță a traficului aerian, contribuirea la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian (ATM) și ale serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general din părțile contractante, pentru a satisface cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană de rute coerentă, sisteme de gestionare a rețelei și de management al traficului aerian bazate exclusiv pe siguranță, eficiență și criterii tehnice, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Pentru a realiza acest obiectiv, Regulamentul nr. 549/2004 stabilește un cadru de reglementare armonizat pentru crearea cerului unic european.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
			Aplicarea Regulamentului nr. 549/2004 și a măsurilor menționate în regulamentele de bază ale cerului unic european trebuie să se facă fără a aduce atingere suveranității părților contractante asupra spațiului lor aerian și cerințelor părților contractante referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul 13. Regulamentul nr. 549/2004 și măsurile menționate în regulamentele de bază ale cerului unic european nu privesc operațiunile militare și instrucția militară. Aplicarea Regulamentului nr. 549/2004 și a măsurilor menționate în regulamentele de bază ale cerului unic european trebuie să se facă fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor părților contractante în temeiul Convenției din 1944 de la Chicago privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago). În acest context, un obiectiv suplimentar este de a oferi asistență părților contractante în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul Convenției de la Chicago, prin furnizarea unei baze pentru interpretarea comună și implementarea uniformă a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea faptului că Regulamentul nr. 549/2004 și normele sale de aplicare țin seama în mod corespunzător de aceste dispoziții.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 2	B.1.2.1	A	Definițiile de la articolul 2 din Regulamentul nr. 549/2004 se aplică standardelor și cerințelor referitoare la managementul traficului aerian specificate în prezenta anexă. Toate trimerile la statele membre se interpretează ca trimeri la părțile contractante.
Articolul 4 alineatul (1)	B.1.4.1	A	Împreună sau separat, părțile contractante desemnează sau instituie unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supraveghere care să își asume atribuțiile respective în temeiul Regulamentului nr. 549/2004 și al măsurilor menționate la articolul 3 din Regulamentul nr. 549/2004.
Articolul 4 alineatul (2)	B.1.4.2	A	Autoritățile naționale de supraveghere sunt independente față de furnizorii de servicii de navigație aeriană. Această independență se obține printr-o separare corespunzătoare, cel puțin la nivel funcțional, între autoritățile naționale de supraveghere și respectivii furnizori.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV/ partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 4 alineatul (3)	B.1.4.3	A	Autoritățile naționale de supraveghere își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent. Acest lucru se realizează prin aplicarea unor mecanisme adecvate de gestionare și control, inclusiv la nivelul administrației unei părți contractante. Cu toate acestea, autoritățile naționale de supraveghere nu sunt împiedicate în acest mod să își exercite atribuțiile în acord cu normele de organizare ale autorităților aeronautice civile naționale sau ale oricărui alt organism public.
Articolul 4 alineatul (4)	B.1.4.4	A	Părțile contractante se asigură că autoritățile naționale de supraveghere dețin resursele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea în mod eficient și cu promptitudine a sarcinilor care le sunt încredințate în conformitate cu Regulamentul nr. 549/2004.
Articolul 9	B.1.9.1	A	Sancțiunile pe care părțile contractante le stabilesc pentru încălcarea Regulamentului nr. 549/2004 și a măsurilor menționate în regulamentele de bază ale cerului unic european, în special de către utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii, trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV/ partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 10	B.1.10.1	A	Părțile contractante, hotărând în conformitate cu legislația lor națională, stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a părților interesate, inclusiv a organelor profesionale de reprezentare a personalului, în implementarea cerului unic european.
Articolul 11 alineatul (1)	B.1.11.1	A	Pentru a îmbunătăți performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea, se instituie un sistem de creștere a performanțelor pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Acesta trebuie să cuprindă: (a) planuri naționale, inclusiv obiective de performanță referitoare la domeniile esențiale de performanță, cum ar fi siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea; asigurând coerența cu inițiativa cerului unic european; și (b) analiza comparativă, monitorizarea și evaluarea periodică a performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 11 alineatul (2)	B.1.11.2	A	În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 549/2004, Comisia poate desemna Eurocontrol sau un alt organism imparțial și competent să acționeze în calitate de „organism de evaluare a performanțelor”. Rolul organismului de evaluare a performanțelor este de a asista autoritățile naționale de supraveghere, la cerere, în vederea implementării sistemului de creștere a performanțelor. Comisia se asigură că organismul de evaluare a performanțelor acționează independent în îndeplinirea atribuțiilor încredințate acestuia de Comisie.
Articolul 11 alineatul (3) litera (b)	B.1.11.3	A	Planurile naționale menționate la standardul B.1.1.1 se întocmesc de autoritatea națională de supraveghere și se adoptă de partea contractantă. Aceste planuri trebuie să includă obiective naționale obligatorii și un sistem adecvat de stimulente, astfel cum au fost adoptate de partea contractantă. Elaborarea planurilor face obiectul consultării cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și, dacă este cazul, cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 11 alineatul (3) litera (d)	B.1.11.4	A	Perioada de referință pentru sistemul de creștere a performanțelor este de cel puțin trei ani, respectiv de cel mult cinci ani. În cursul acestei perioade, în cazul în care obiectivele naționale nu sunt îndeplinite, părțile contractante și/sau autoritățile naționale de supraveghere aplică măsurile corespunzătoare pe care le-au stabilit.
Articolul 11 alineatul (4)	B.1.11.5	A	Pentru sistemul de creștere a performanțelor se aplică următoarele proceduri: (a) culegerea, validarea, analizarea, evaluarea și diseminarea datelor pertinente privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea, furnizate de toate părțile interesate, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supraveghere, de părțile contractante și de Eurocontrol;

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
			(b) selectarea domeniilor-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” (Conceptul operațional global de management al traficului aerian), armonizate cu cele identificate în cadrul de performanță al Planului general pentru ATM, care să includă siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea, adaptate, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină seama de nevoile specifice ale cerului unic european și de obiectivele pertinente pentru aceste domenii, și definirea unui număr limitat de indicatori-cheie de performanță pentru măsurarea performanțelor; (c) evaluarea obiectivelor de performanță naționale pe baza planului național; și (d) monitorizarea planurilor naționale de performanță, inclusiv mecanisme de alertă adecvate.
Articolul 11 alineatul (5)	B.1.11.6	A	Instituirea sistemului de creștere a performanțelor trebuie să țină seama de faptul că serviciile de rută, serviciile de terminal și funcțiile de rețea sunt diferite și ar trebui tratate ca atare, având în vedere și scopul măsurării performanțelor, dacă este necesar.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 11 alineatul (6)	B.1.11.7	A	Se aplică normele de punere în aplicare privind sistemul de creștere a performanțelor enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației.
Articolul 13	B.1.13.1	A	Regulamentele de bază privind cerul unic european nu împiedică aplicarea de măsuri de către o parte contractantă, în măsura în care acestea sunt necesare pentru a proteja interesele esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Aceste măsuri sunt în special cele imperative: - pentru supravegherea spațiului aerian care se află în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care folosesc acest spațiu aerian, cu scopul de a încerca să protejeze siguranța zborurilor și de a lua măsuri pentru a asigura nevoile de securitate și apărare, - în cazul unor tulburări interne grave care afectează menținerea liniștii și ordinii publice,

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
			- în caz de război sau de tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război, - pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unei părți contractante cu privire la menținerea păcii și securității pe plan internațional, - pentru efectuarea de operațiuni și instrucții militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru exerciții.

B.2: Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (Regulamentul privind prestarea de servicii) astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 2 alineatele (1) și (2)	B.2.2.1	A	Realizarea de inspecții și anchete de către autoritatea națională de supraveghere pentru asigurarea supravegherii în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004, în special în ceea ce privește funcționarea în condiții de siguranță și eficiență a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care prestează servicii legate de spațiul aerian aflat în responsabilitatea părții contractante. Furnizorul de servicii de navigație aeriană facilitează aceste activități.
Articolul 2 alineatul (3)	B.2.2.2	B	Acorduri privind supravegherea care asigură faptul că inspecțiile și anchetele furnizorilor de servicii de navigație aeriană care prestează servicii într-un FAB sunt efectuate între țări care participă la FAB-ul respectiv.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 2 alineatele (4)-(6)	B.2.2.3	A	Măsuri privind supravegherea care asigură faptul că inspecțiile și anchetele privind ANSP ai țărilor care furnizează servicii în spațiul aerian al altei țări sunt efectuate între aceste țări. Aceste măsuri includ măsuri pentru tratarea cazurilor de nerespectare a cerințelor aplicabile.
Articolul 4		A	Se aplică normele de punere în aplicare privind cerințele de siguranță enumerate în anexa IV la Acordul euromediteranean UE-Israel în domeniul aviației.
Articolul 7 alineatul (1)	B.2.7.1	A	Furnizorii de servicii de navigație aeriană fac obiectul unei certificări de către părțile contractante.
Articolul 7 alineatul (3)	B.2.7.2	A	Autoritățile naționale de supraveghere eliberează ANSP certificate care atestă că aceștia respectă Regulamentul nr. 1035/2011 și legislația națională aplicabilă.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 7 alineatul (3)	B.2.7.3	A	Certificatul poate fi eliberat în mod individual pentru fiecare tip de serviciu definit la articolul 2 din Regulamentul nr. 549/2004 sau pentru un pachet de asemenea servicii.
Articolul 7 alineatul (3)	B.2.7.4	A	Certificatul se verifică cu regularitate.
Articolul 7 alineatul (4) și anexa II	B.2.7.5	A	CertIFICATELE SPECIFICĂ DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ, inclusiv accesul nediscriminatoriu la servicii pentru utilizatorii spațiului aerian, acordând o importanță specială siguranței. Certificarea poate fi supusă doar condițiilor stabilite în anexa II la Regulamentul nr. 550/2004. Aceste condiții trebuie să fie justificate în mod obiectiv și să fie nediscriminatorii, proporționale și transparente.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV/ partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 7 alineatul (5)	B.2.7.6	A	Părțile contractante pot permite furnizarea de servicii de navigație aeriană fără certificare, în cazul în care mișcările în cauză nu constituie în principal mișcări de trafic aerian general.
Articolul 7 alineatul (6)	B.2.7.7	B	Eliberarea de certificate le conferă furnizorilor de servicii de navigație aeriană posibilitatea de a-și oferi serviciile altor părți contractante, altor furnizori de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor de pe teritoriul părților contractante.
Articolul 7 alineatul (7)	B.2.7.8	A	Autoritățile naționale de supraveghere monitorizează conformitatea cu certificatul.
Articolul 7 alineatul (7)	B.2.7.9	A	Dacă o autoritate națională de supraveghere consideră că titularul unui certificat nu mai satisface aceste cerințe sau condiții, aceasta ia măsurile corespunzătoare, asigurând în același timp continuitatea serviciilor. Aceste măsuri pot include revocarea certificatului.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 7 alineatul (8)	B.2.7.10	B	O parte contractantă recunoaște orice certificat eliberat în altă parte contractantă în conformitate cu standardele și cerințele de reglementare referitoare la managementul traficului aerian specificate în prezenta anexă.
Articolul 8 alineatul (1)	B.2.8.1	A	Părțile contractante asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul blocurilor de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, părțile contractante desemnează un furnizor de servicii de trafic aerian care deține un certificat valabil pe teritoriul părților contractante.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8 alineatul (2)	B.2.8.2	B	Sistemele juridice nu împiedică desfășurarea de servicii transfrontaliere prin impunerea obligației ca ANSP (a) să fie deținută în mod direct sau majoritar de un anumit stat/resortisanți ai săi, (b) să aibă sediul social/principal de desfășurare a activității în statul respectiv, (c) să utilizeze numai infrastructuri ale statului respectiv.
Articolul 8 alineatul (3)	B.2.8.3	A	Părțile contractante definesc drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii desemnați. Obligațiile pot include condiții pentru furnizarea la timp a informațiilor pertinente care permit identificarea tuturor mișcărilor de aeronave în spațiul aerian de care sunt responsabile.
Articolul 8 alineatul (4)	B.2.8.4	A	Părțile contractante dispun de competențe discreționare în alegerea unui furnizor de servicii, cu condiția ca acesta din urmă să îndeplinească cerințele și condițiile stabilite în standardele și cerințele de reglementare referitoare la managementul traficului aerian specificate în prezenta anexă.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV/ partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8 alineatul (5)	B.2.8.4	B	Cu privire la blocurile funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 9a, care se extind asupra spațiului aerian de care sunt responsabile mai multe părți contractante, părțile contractante în cauză desemnează împreună, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 550/2004, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian, cel puțin cu o lună înainte de implementarea blocului de spațiu aerian.
Articolul 9	B.2.9.1	A	Părțile contractante pot desemna un furnizor de servicii meteorologice care să furnizeze în exclusivitate toate datele meteorologice sau o parte din acestea în tot spațiul aerian de care sunt responsabile sau într-o parte a acestuia, ținând seama de considerentele legate de siguranță.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 9a alineatul (1)	B.2.9a.1	B	Părțile contractante iau toate măsurile necesare pentru a garanta implementarea unor blocuri funcționale de spațiu aerian cu scopul de a atinge capacitatea și eficiența necesare ale rețelei de management al traficului aerian în cadrul cerului unic european, de a menține un nivel înalt de siguranță și de a contribui la performanțele globale ale sistemului de transport aerian și la un impact redus asupra mediului. Părțile contractante, în special părțile contractante care instituie blocuri funcționale de spațiu aerian învecinate, cooperează între ele în cea mai mare măsură posibilă pentru a garanta respectarea prezentei dispoziții.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 9a alineatul (2)	B.2.9a.2	B	În special, blocurile funcționale de spațiu aerian: (a) sunt susținute printr-un studiu de siguranță; (b) permit utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile de trafic aerian; (c) asigură coerența cu rețeaua de rute europene creată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul privind spațiul aerian; (d) se justifică prin valoarea lor adăugată globală, incluzând utilizarea optimă a resurselor tehnice și umane, pe baza unor analize cost-beneficiu; (e) asigură un transfer ușor și flexibil al responsabilității pentru controlul traficului aerian între unitățile de servicii de trafic aerian; (f) asigură compatibilitatea diferitelor configurații de spațiu aerian, optimizând între altele actualul sistem al regiunilor de informare a zborurilor; (g) îndeplinesc condițiile care decurg din acordurile regionale încheiate în cadrul OACI; (h) respectă acordurile regionale existente la data intrării în vigoare a Regulamentului nr. 550/2004; și (i) facilitează coerența cu obiectivele de performanță.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 9a alineatul (3)	B.2.9a.3	B	Un bloc funcțional de spațiu aerian se creează numai în urma atingerii consensului la nivelul tuturor părților contractante și, după caz, la nivelul țărilor terțe care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian. Înainte de crearea unui bloc funcțional de spațiu aerian, partea sau părțile contractante în cauză furnizează celorlalte părți contractante și celorlalte părți interesate informații adecvate și le dau posibilitatea de a prezenta observații.
Articolul 9a alineatul (4)	B.2.9a.4	B	În cazul în care un bloc funcțional de spațiu aerian se referă la un spațiu aerian care se află integral sau parțial sub responsabilitatea a două sau mai multe părți contractante, acordul prin care se instituie respectivul bloc funcțional de spațiu aerian trebuie să conțină dispozițiile necesare privind modalitățile de modificare a blocului și de retragere a unei părți contractante din blocul respectiv, inclusiv măsuri de tranziție.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 9a alineatul (5)	B.2.9a.5	B	În cazul în care apar dificultăți între două sau mai multe părți contractante cu privire la un bloc funcțional de spațiu aerian transfrontalier care privește spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor, părțile contractante în cauză pot prezenta împreună respectiva problemă Comitetului pentru cerul unic, în vederea obținerii unui aviz. Avizul se adresează părților contractante în cauză. Fără a aduce atingere standardului B.2.9a.3, părțile contractante țin seama de acest aviz pentru a găsi o soluție.
Articolul 10 alineatul (1)	B.2.10.1	A	Furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor furnizori de servicii care sunt certificați în părțile contractante.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 10 alineatul (2)	B.2.10.2	A	Furnizorii de servicii de navigație aeriană își oficializează relațiile de lucru prin intermediul unor acorduri scrise sau al unor acorduri juridice echivalente, stabilind îndatoririle și funcțiile specifice asumate de fiecare furnizor în parte și permițând schimbul de date operaționale între toți furnizorii de servicii în ceea ce privește traficul aerian general. Aceste acorduri se notifică autorității sau autorităților naționale de supraveghere în cauză.
Articolul 10 alineatul (3)	B.2.10.3	A	În cazurile care implică furnizarea de servicii de trafic aerian, este necesară aprobarea părților contractante respective. În cazurile care implică furnizarea de servicii meteorologice, este necesară aprobarea părților contractante respective dacă acestea au desemnat un furnizor în exclusivitate conform standardului B.2.9.1.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 11	B.2.10.4	A	În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, părțile contractante iau măsurile necesare pentru a asigura încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile civile și militare competente sau a unor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice de spațiu aerian.
Articolul 12 alineatul (1)	B.2.12.1	A	Furnizorii de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de forma lor juridică, întocmesc, prezintă spre auditare și fac publice conturile lor financiare.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 12 alineatul (2)	B.2.12.2	A	În toate cazurile, furnizorii de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent.
Articolul 12 alineatul (3)	B.2.12.3	A	Atunci când furnizează un pachet de servicii, furnizorii de servicii de navigație aeriană identifică și dezvăluie costurile și veniturile provenite din servicii de navigație aeriană, defalcate în conformitate cu sistemul de tarificare aplicabil și, după caz, țin conturi consolidate pentru alte servicii, în afara celor de navigație aeriană, așa cum ar trebui să facă dacă serviciile în cauză ar fi furnizate de întreprinderi separate.
Articolul 12 alineatul (4)	B.2.12.4	A	Părțile contractante desemnează autoritățile competente care au drept de acces la conturile furnizorilor de servicii ce prestează servicii în spațiul aerian de care răspund.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 13 alineatul (1)	B.2.13.1	B	În ceea ce privește traficul aerian general, toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile fac schimb de date operaționale pertinente, în timp real, pentru a răspunde necesităților operaționale ale acestora. Datele se utilizează numai în scopuri operaționale.
Articolul 13 alineatul (2)	B.2.13.2	B	Accesul la datele operaționale pertinente se acordă autorităților competente, furnizorilor autorizați de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor, în mod nediscriminatoriu.
Articolul 13 alineatul (3)	B.2.13.3	B	Utilizatorii spațiului aerian, aeroporturile și furnizorii de servicii certificați stabilesc condiții standard de acces la datele lor operaționale pertinente, altele decât cele menționate la alineatul (1). Autoritățile naționale de supraveghere aprobă aceste condiții standard. Dacă este cazul, se stabilesc norme detaliate legate de aceste condiții, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul-cadru.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 18 alineatele (1) și (2)	B.2.18.1	A	Nici autoritățile naționale de supraveghere ale părților contractante, care hotărăsc în conformitate cu legislația lor națională respectivă, nici Comisia nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele costurilor lor. Aceasta nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supraveghere ale părților contractante sau al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea sarcinilor lor, situație în care dezvăluirea informațiilor trebuie să fie proporțională și țină seama de interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor și ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea secretelor lor de afaceri.

B.3: Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (Regulamentul privind spațiul aerian), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 1	B.3.1.1	A	Obiectivul este de a sprijini conceptul unui spațiu aerian operativ din ce în ce mai integrat în contextul politicii comune în domeniul transporturilor și de a stabili proceduri comune de configurare, planificare și management care să asigure desfășurarea eficientă și în condiții de siguranță a managementului traficului aerian. Utilizarea spațiului aerian trebuie să sprijine funcționarea serviciilor de navigație aeriană ca un întreg coerent și consecvent în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004. Aceasta se aplică spațiului aerian din regiunile EUR și AFI ale OACI, acolo unde părțile contractante sunt responsabile cu furnizarea de servicii de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul nr. 550/2004 privind prestarea de servicii. Părțile contractante pot, de asemenea, să aplice Regulamentul nr. 551/2004 la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni ale OACI, cu condiția să informeze celelalte părți contractante cu privire la aceasta.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 3 alineatul (1)	B.3.3.1	B	Părțile contractante depun toate eforturile pentru crearea și recunoașterea de către OACI a unei EUIR unice.
Articolul 3 alineatul (2)	B.3.3.2	B	EUIR trebuie concepută astfel încât să cuprindă spațiul aerian aflat în responsabilitatea părților contractante, în conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul nr. 551/2004, și poate include, de asemenea, spațiu aerian al țărilor terțe europene.
Articolul 3 alineatul (3)	B.3.3.3	B	Crearea EUIR nu aduce atingere responsabilității părților contractante de a desemna furnizori de servicii de trafic aerian pentru spațiul aerian de care sunt responsabile în conformitate cu standardul B.2.8.1.
Articolul 3 alineatul (4)	B.3.3.4	B	Părțile contractante își mențin responsabilitățile față de OACI în limitele geografice ale regiunilor superioare de informare a zborurilor și ale regiunilor de informare a zborurilor care le-au fost încredințate de OACI.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 3a	B.3.3a.1	A	Se aplică normele de punere în aplicare privind informațiile aeronautice electronice enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației.
Articolul 4	B.3.4.1	A	Se aplică normele de punere în aplicare privind regulile aerului și privind clasificarea spațiului aerian enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației.
Articolul 6 alineatul (1)	B.3.6.1	A	Funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) trebuie să permită utilizarea optimă a spațiului aerian și să asigure faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă, permițând în același timp accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste funcții ale rețelei trebuie să aibă ca obiectiv sprijinirea inițiativelor la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și să fie executate într-un mod care respectă separarea sarcinilor operaționale și de reglementare.
Articolul 6 alineatul (2)	B.3.6.2	A	Funcțiile îndeplinite de administratorul de rețea în privința configurării rutelor și a gestionării resurselor limitate, precum și posibilitatea de a desemna, de exemplu, Eurocontrol ca administrator de rețea.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 6 alineatul (3)	B.3.6.3	A	După o consultare adecvată a părților interesate din sectorul aerian, Comisia poate adăuga funcții pe lista funcțiilor de la standardul B.3.6.2. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale Regulamentului nr. 551/2004 prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul-cadru.
Articolul 6 alineatul (4)	B.3.6.4	A	Se aplică normele de punere în aplicare a măsurilor menționate la articolul 6 din Regulamentul privind spațiul aerian (551/2004), cu excepția celor menționate la articolul 6 alineatele (6)-(9) din Regulamentul nr. 551/2004, enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației. Aceste norme de punere în aplicare se referă în special la: (a) coordonarea și armonizarea proceselor și procedurilor de ameliorare a eficienței managementului frecvențelor aeronautice, inclusiv elaborarea de principii și criterii; (b) funcția centrală de coordonare a identificării și soluționării timpurii a necesităților de frecvențe în benzile alocate traficului aerian general european pentru a sprijini conceperea și exploatarea rețelei aviatice europene;

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
			(c) funcții de rețea suplimentare, definite în planul general pentru ATM; (d) modalități detaliate de luare a deciziilor în colaborare de către părțile contractante, furnizorii de servicii de navigație aeriană și funcția de management al rețelei; (e) un sistem de consultare a părților interesate pertinente în cadrul procesului decizional, atât la nivel național cât și la nivel european; și (f) în cadrul spectrului radio alocat traficului aerian general de Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor, o împărțire a sarcinilor și responsabilităților între funcția de management al rețelei și administratorii naționali ai spectrului de frecvențe, asigurându-se că funcțiile de administrare a frecvențelor la nivel național continuă să asigure acele alocări de frecvențe care nu au niciun impact asupra rețelei. În situațiile care au un impact asupra rețelei, administratorii naționali ai spectrului de frecvențe cooperează cu persoanele responsabile cu funcția de management al rețelei pentru a optimiza utilizarea frecvențelor.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 6 alineatul (5)	B.3.6.5	A	Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul nr. 551/2004 se tratează la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acest proces de configurare ia în considerare cerințele și complexitatea traficului, planurile de performanță a blocurilor funcționale sau naționale de spațiu aerian și include consultarea deplină a utilizatorilor pertinenti ai spațiului aerian sau a grupurilor pertinente reprezentând utilizatorii spațiului aerian și autoritățile militare, după caz.
Articolul 6 alineatul (6)	B.3.6.6	B	Părțile contractante încredințează Eurocontrol sau unui alt organism imparțial și competent sarcina de management al fluxului de trafic aerian, sub rezerva unor mecanisme de control adecvate.
Articolul 6 alineatul (7)	B.3.6.7	A	Se aplică normele de punere în aplicare privind managementul fluxului de trafic aerian enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 7 alineatul (1)	B.3.7.1	A	Având în vedere organizarea aspectelor militare de care sunt responsabile, părțile contractante asigură aplicarea uniformă în cadrul cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum este descris de OACI și dezvoltat de Eurocontrol, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.
Articolul 7 alineatul (3)	B.3.7.2	A	Se aplică normele de punere în aplicare privind utilizarea flexibilă a spațiului aerian enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8 alineatul (1)	B.3.8.1	A	În cazurile în care aplicarea articolului 7 din Regulamentul nr. 551/2004 dă naștere unor dificultăți operaționale semnificative, părțile contractante pot suspenda temporar aplicarea acestuia, cu condiția să informeze fără întârziere comitetul mixt.
Articolul 8 alineatul (2)	B.3.8.2	A	După introducerea unei suspendări temporare, normele adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (3) din Regulamentul nr. 551/2004 pot fi adaptate la spațiul aerian aflat în responsabilitatea părții sau părților contractante în cauză.



B.4: Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (Regulamentul privind interoperabilitatea) astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 1 și anexa I	B.4.1.1	A	În domeniul de aplicare al Regulamentului-cadru, Regulamentul nr. 552/2004 se referă la interoperabilitatea EATMN. Acesta se aplică sistemelor, componentelor acestora și procedurilor aferente identificate în anexa I la Regulamentul nr. 552/2004. Obiectivul este de a realiza interoperabilitatea între diferitele sisteme, componente și proceduri aferente ale EATMN, ținând seama în mod corespunzător de normele internaționale pertinente și urmărind, de asemenea, să se asigure introducerea coordonată și rapidă a noilor tehnologii sau concepte de exploatare aprobate și validate în domeniul managementului traficului aerian.
Articolul 2 și anexa II	B.4.2.1	A	EATMN, sistemele acesteia și componentele și procedurile lor aferente trebuie să îndeplinească cerințele esențiale. Cerințele esențiale sunt stabilite în anexa II la Regulamentul nr. 552/2004.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 3	B.4.3.1	A	Se aplică normele de punere în aplicare privind interoperabilitatea enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației. Sistemele, componentele și procedurile aferente trebuie să respecte normele de punere în aplicare pertinente privind interoperabilitatea pe toată durata ciclului lor de viață. Normele de punere în aplicare privind interoperabilitatea trebuie, în special: (a) să stabilească orice cerințe specifice care completează sau perfecționează cerințele esențiale, în special în ceea ce privește siguranța, exploatarea continuă și performanța; și/sau (b) să descrie, dacă este cazul, orice cerințe specifice care completează sau perfecționează cerințele esențiale, în special cele referitoare la introducerea coordonată de noi tehnologii sau concepte de exploatare aprobate și validate; și/sau (c) să determine componentele atunci este vorba de sisteme;



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
			și/sau (d) să descrie procedurile specifice de evaluare a conformității care implică, dacă este cazul, organismele notificate menționate la articolul 8 din Regulamentul nr. 552/2004, pe baza modulelor definite în Decizia 93/465/CEE, care trebuie utilizate pentru a evalua fie conformitatea, fie adecvarea pentru utilizare a componentelor, precum și verificarea sistemelor; și/sau (e) să specifice condițiile de punere în aplicare, inclusiv, dacă este cazul, data până la care toate părțile interesate pertinente trebuie să se conformeze acestora. La elaborarea, adoptarea și revizuirea normelor de punere în aplicare privind interoperabilitatea se iau în considerare costurile și avantajele estimate ale soluțiilor tehnice care fac posibilă respectarea acestora, în vederea definirii celei mai viabile soluții, acordând atenția cuvenită menținerii nivelului înalt de siguranță convenit. O evaluare a costurilor și avantajelor acestor soluții pentru toate părțile interesate în cauză trebuie anexată fiecărui proiect de norme de punere în aplicare privind interoperabilitatea. Normele de punere în aplicare privind interoperabilitatea se stabilesc în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 8 din Regulamentul-cadru.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 4 alineatul (2)		A	Se presupune că sistemele, împreună cu procedurile aferente, sau componentele care îndeplinesc specificațiile comunitare relevante ale căror numere de referință au fost publicate în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> respectă cerințele esențiale și/sau normele de punere în aplicare privind interoperabilitatea.



EU/IL/Anexa VI/ro 61

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 5 și anexa III	B.4.5.1	A	Componentele trebuie însoțite de o declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare. Elementele declarației respective sunt prevăzute în anexa III la Regulamentul nr. 552/2004. Producătorul sau reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în părțile contractante asigură și declară, prin declarația CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, că a aplicat dispozițiile prevăzute în cerințele esențiale și în normele pertinente de punere în aplicare privind interoperabilitatea. Se presupune că acele componente care sunt însoțite de declarația CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare respectă cerințele esențiale și normele pertinente de punere în aplicare privind interoperabilitatea. Normele pertinente de punere în aplicare privind interoperabilitatea precizează, dacă este cazul, sarcinile legate de verificarea conformității sau adecvării pentru utilizare a componentelor care trebuie realizată de organismele notificate menționate la articolul 8 din Regulamentul nr. 552/2004.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 6 și anexa IV	B.4.6.1	A	Furnizorul de servicii de navigație aeriană procedează la verificarea CE a sistemelor în conformitate cu normele pertinente de punere în aplicare privind interoperabilitatea, pentru a asigura respectarea de către acestea a cerințelor esențiale ale Regulamentului nr. 552/2004 și a normelor de punere în aplicare privind interoperabilitatea, atunci când sunt integrate în EATMN. Înainte ca un sistem să fie dat în folosință, furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză întocmește o declarație CE de verificare, prin care atestă conformitatea, și o prezintă autorității naționale de supraveghere împreună cu un dosar tehnic. Elementele acestei declarații și ale dosarului tehnic sunt prevăzute în anexa IV la Regulamentul nr. 552/2004. Autoritatea națională de supraveghere poate solicita orice informații suplimentare necesare pentru controlul acestei conformități. Normele pertinente de punere în aplicare privind interoperabilitatea precizează, dacă este cazul, atribuțiile legate de verificarea sistemelor care trebuie îndeplinite de organismele notificate menționate la articolul 8 din Regulamentul nr. 552/2004. Declarația CE de verificare nu aduce atingere evaluărilor pe care autoritatea națională de supraveghere ar putea să trebuiască să le realizeze din alte motive decât cel de interoperabilitate.



EU/IL/Anexa VI/ro 63

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV/ partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 6a	B.4.6a.1	A	Un certificat eliberat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației, atunci când se aplică componentelor sau sistemelor, este considerat, în sensul articolelor 5 și 6 din Regulamentul nr. 552/2004, drept declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare ori drept declarație CE de verificare, dacă face dovada conformității cu cerințele esențiale ale Regulamentului nr. 552/2004 și cu normele pertinente de punere în aplicare privind interoperabilitatea.
Articolul 7 alineatul (1)	B.4.7.1	A	În cazul în care autoritatea națională de supraveghere constată că: (a) o componentă însoțită de o declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare sau (b) un sistem însoțit de declarația CE de verificare nu respectă cerințele esențiale și/sau normele pertinente de punere în aplicare privind interoperabilitatea, ea trebuie să ia, ținând seama de necesitatea de a asigura siguranța și continuitatea operațiunilor, toate măsurile necesare pentru a restrânge domeniul de aplicare al componentei sau sistemului în cauză sau pentru a interzice utilizarea sa de către entitățile aflate în responsabilitatea autorității.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8 alineatul (1)	B.4.8.1	A	Părțile contractante trebuie să notifice comitetului mixt organismele pe care le-au desemnat în vederea îndeplinirii de atribuții care țin de evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare menționate la articolul 5 din Regulamentul nr. 552/2004 și/sau de verificarea menționată la articolul 6 din Regulamentul nr. 552/2004, indicând pentru fiecare organism domeniul de competență și numărul său de identificare obținut de la Comisie.
Articolul 8 alineatul (2)	B.4.8.2	A	Părțile contractante aplică criteriile prevăzute în anexa V la Regulamentul nr. 552/2004 pentru evaluarea organismelor care urmează să fie notificate. Se consideră că organismele care îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute în standardele europene pertinente îndeplinesc criteriile menționate.



EU/IL/Anexa VI/ro 65

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8 alineatul (3) și anexa V	B.4.8.3	A	Părțile contractante trebuie să retragă notificarea unui organism notificat care nu mai îndeplinește criteriile prevăzute în anexa V la Regulamentul nr. 552/2004 și să informeze de îndată comitetul mixt cu privire la aceasta.
Articolul 8 alineatul (4)	B.4.8.4	A	Fără a aduce atingere cerințelor menționate la articolul 8 alineatele (1), (2) și (3) din Regulamentul nr. 552/2004, părțile contractante pot decide desemnarea ca organisme notificate a unor organizații recunoscute în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul privind prestarea de servicii.



B.5: Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 3	B.5.3.1	A	Definițiile de la articolul 3 literele (da), (e), (f), (g), (q), (r) și (s) din Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009, se aplică standardelor și cerințelor referitoare la managementul traficului aerian specificate în prezenta anexă. Toate trimiteri la statele membre se interpretează ca trimiteri la părțile contractante.
Articolul 8b alineatul (1)	B.5.8b.1	A	Furnizarea de ATM/ANS trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.



EU/IL/Anexa VI/ro 67

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8b alineatul (2)	B.5.8b.2	A	Furnizorii de ATM/ANS trebuie să fie titularii unui certificat în conformitate cu Regulamentul nr. 1035/2011 și cu legislația națională aplicabilă. Certificatul se eliberează atunci când furnizorul a demonstrat că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a îndeplini responsabilitățile asociate privilegiilor furnizorului. Certificatul precizează privilegiile acordate și domeniul serviciilor furnizate.
Articolul 8b alineatul (3)	B.5.8b.3	A	Prin derogare de la standardul B.5.8b.2, părțile contractante pot decide ca furnizorilor de servicii de informare a zborurilor să li se permită să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor pe care le furnizează.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8b alineatul (4)	B.5.8b.4	B	Măsurile menționate la standardul B.5.8b.6 pot defini o cerință de certificare pentru organizațiile implicate în proiectarea, producerea și întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS esențiale pentru siguranță. Certificatul pentru organizațiile respective se eliberează atunci când acestea au demonstrat că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a îndeplini responsabilitățile asociate privilegiilor pe care le dețin. Certificatul precizează privilegiile acordate.
Articolul 8b alineatul (5)	B.5.8b.5	A	Măsurile menționate la standardul B.5.8b.6 pot defini o cerință de certificare sau, alternativ, de validare de către furnizorul de ATM/ANS a sistemelor și componentelor ATM/ANS esențiale pentru siguranță. Certificatele pentru sistemele și componentele respective se eliberează sau validarea se acordă atunci când solicitantul a demonstrat că sistemele și componentele sunt conforme cu specificațiile detaliate instituite pentru a garanta respectarea cerințelor esențiale menționate la standardul B.5.8b.1.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8b alineatul (6)	B.5.8b.6	A	Se aplică normele de punere în aplicare privind ATM/ANS menționate la articolul 8b alineatul (6) din Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009, și enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației.
Articolul 8c alineatul (1)	B.5.8c.1	A	Controlorii de trafic aerian, precum și persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian, trebuie să respecte cerințele esențiale pertinente stabilite în anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.



EU/IL/Anexa VI/ro 70

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8c alineatul (2)	B.5.8c.2	A	Controlorii de trafic aerian trebuie să dețină o licență și un certificat medical corespunzător serviciului furnizat.
Articolul 8c alineatul (3)	B.5.8c.3	A	Licența menționată la standardul B.5.8c.2 se eliberează numai atunci când solicitantul licenței demonstrează că respectă normele stabilite pentru asigurarea conformității cu cerințele esențiale referitoare la cunoștințele teoretice, competențele practice și lingvistice și experiență, stabilite în anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.
Articolul 8c alineatul (4)	B.5.8c.4	A	Certificatul medical menționat la standardul B.5.8c.2 se eliberează numai atunci când controlorul de trafic aerian respectă normele stabilite pentru asigurarea conformității cu cerințele esențiale privind aptitudinea din punct de vedere medical prevăzute în anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009. Certificatul medical poate fi emis de examinatori aeromedicali sau de centre aeromedicale.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8c alineatul (5)	B.5.8c.5	A	Licența și certificatul medical precizează privilegiile acordate controlorului de trafic aerian și domeniul de aplicare al licenței și al certificatului medical.
Articolul 8c alineatul (6)	B.5.8b.6	A	Capacitatea organismelor de pregătire a controlorilor de trafic aerian, a examinatorilor aeromedicali sau a centrelor aeromedicale de a îndeplini responsabilitățile care sunt asociate privilegiilor pe care le dețin cu privire la eliberarea licențelor și a certificatelor medicale este recunoscută prin eliberarea unui certificat.
Articolul 8c alineatul (7)	B.5.8c.7	A	Organismelor de pregătire, examinatorilor aeromedicali și centrelor aeromedicale pentru controlorii de trafic aerian care au demonstrat că respectă normele stabilite pentru asigurarea conformității cu cerințele esențiale pertinente prevăzute în anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009, li se eliberează un certificat. Certificatul precizează privilegiile acordate.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Articolul 8c alineatul (8)	B.5.8c.8	A	Persoanele responsabile cu pregătirea practică sau cu evaluarea competențelor controlorilor de trafic aerian trebuie să dețină un certificat. Certificatul se eliberează atunci când persoana respectivă a demonstrat că respectă normele stabilite pentru asigurarea conformității cu cerințele esențiale prevăzute în anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009. Certificatul precizează privilegiile acordate.
Articolul 8c alineatul (9)	B.5.8c.9	A	Dispozitivele de pregătire sintetică trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.
Articolul 8c alineatul (10)	B.5.8c.10	A/B ¹	Se aplică normele de punere în aplicare menționate la articolul 10 din Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009, și enumerate în anexa IV la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației.

¹ Dispozițiile care sunt derivate din SARP ale OACI se clasifică în categoria A. Toate celelalte dispoziții se clasifică în categoria B.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Anexa Vb punctul 1	B.5.Vb.1	A	(a) Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 216/2008, în toate fazele zborului sau aflate pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, trebuie exploatate în conformitate cu regulile generale de exploatare aplicabile și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian respectiv. (b) Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 216/2008, trebuie să fie echipate cu componentele necesare și exploatate în mod corespunzător. Componentele folosite în sistemul ATM/ANS trebuie să respecte, de asemenea, cerințele de la punctul 3 din anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.
Anexa Vb punctul 2	B.5.Vb.2	A	Se aplică cerințele esențiale de la punctul 2 din anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Categorie (anexa IV partea B secțiunea A sau B)	Standard
Anexa Vb punctul 3	B.5. Vb.3	A	Se aplică cerințele esențiale de la punctul 3 din anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.
Anexa Vb punctul 4	B.5. Vb.4	A/B ¹	Se aplică cerințele esențiale de la punctul 4 din anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.
Anexa Vb punctul 5	B.5. Vb.5	A	Se aplică cerințele esențiale de la punctul 5 din anexa Vb la Regulamentul nr. 216/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1108/2009.

¹ Dispozițiile care sunt derivate din SARP ale OACI se clasifică în categoria A. Toate celelalte dispoziții se clasifică în categoria B.

EU/IL/Anexa VI/ro 75



C.1: Directiva 2002/30/CE

privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 3	C.1.3.1	Părțile contractante se asigură că există autorități competente care să răspundă de aspectele legate de introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturi.
Articolul 4	C.1.4.1	În tratarea problemelor legate de zgomot pe aeroporturile situate pe teritoriul lor, părțile contractante adoptă o abordare echilibrată. acestea pot lua în calcul, ca măsură de gestionare a zgomotului, și stimulente economice.
	C.1.4.2	Atunci când se au în vedere restricții de exploatare, autoritățile competente iau în considerare și posibilele costuri și beneficii ale diferitelor măsuri aplicabile, precum și caracteristicile specifice fiecărui aeroport.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
	C.1.4.3	Măsurile sau combinația de măsuri care se adoptă nu trebuie să fie mai restrictive decât este necesar pentru atingerea obiectivului de mediu stabilit pentru un anumit aeroport. Aceste măsuri nu trebuie să introducă nicio discriminare în funcție de naționalitatea sau identitatea transportatorului aerian sau a producătorului aeronavei.
	C.1.4.4	Restricțiile de exploatare bazate pe performanțe sunt fundamentate numai pe performanțele acustice ale aeronavei stabilite prin procedura de certificare efectuată în conformitate cu volumul I din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională.
Articolul 5 și anexa II punctele 1-3	C.1.5.1	Atunci când se are în vedere o decizie de restricționare a exploatării, se iau în considerare, dacă este cazul și în măsura în care este posibil, cu privire la restricțiile de exploatare și caracteristicile aeroportului, informațiile menționate la punctele 1-3 din anexa II la Directiva 2002/30/CE.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 7	C.1.7.1	Normele de evaluare a restricțiilor de exploatare nu se aplică: (a) restricțiilor de exploatare deja instituite la data de implementare a prezentului standard, validate printr-o decizie a comitetului mixt, astfel cum se specifică la punctul 5 din anexa II la Acordul euromediterranean UE-Israel în domeniul aviației; (b) modificărilor tehnice minore ale restricțiilor de exploatare parțiale care nu au implicații financiare semnificative pentru operatorii aerieni la nicio aeroport și care au fost introduse după implementarea prezentului standard astfel cum s-a menționat anterior.
Articolul 9	C.1.9.1	În cazuri individuale, părțile contractante pot autoriza, pe aeroporturile situate pe teritoriul lor, operațiuni individuale ale unor aeronave care nu ar putea avea loc în baza altor dispoziții ale Directivei 2002/30/CE în cazul: (a) aeronavelor ale căror operațiuni individuale sunt de o natură atât de excepțională încât nu ar fi rezonabil să se refuze o exceptare temporară; (b) aeronavelor care efectuează zboruri necomerciale în scopul realizării unor lucrări de modificare, de reparație sau de întreținere.



EU/IL/Anexa VI/ro 78

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 10	C.1.10.1	Părțile contractante se asigură că, pentru aplicarea restricțiilor de exploatare, se stabilesc proceduri de consultare a părților interesate în conformitate cu legislația națională aplicabilă.
Articolul 11	C.1.11.1	O parte contractantă informează de îndată cealaltă parte contractantă cu privire la orice restricție de exploatare nouă pe care a decis să o introducă la un aeroport de pe teritoriul său.
Articolul 12	C.1.12.1	Părțile contractante asigură dreptul la recurs împotriva deciziilor privind restricțiile de exploatare în fața unui organism de recurs, altul decât autoritatea care a adoptat decizia contestată, în conformitate cu legislația și procedurile naționale.
Anexa II punctele 1-3		Informațiile menționate la standardul C.1.5.1.



C.2: Directiva 2006/93/CE

privind reglementarea exploataării avioanelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională, a doua ediție (1988)

Nr. articol	Nr. standard	Standard
Articolul 1	C.2.1.1	Aplicabilitate: (a) avioane cu o masă maximă la decolare de cel puțin 34 000 kg; sau (b) avioanele cu o configurație interioară certificată de peste 19 locuri de pasageri.
Articolul 2	C.2.2.2	Avioanele civile subsonice cu reacție trebuie să respecte standardele specificate în partea II capitolul 3 volumul 1 din anexa 16 la Convenție.
Articolul 3	C.2.3.1	Excepții de la cerința de exploatare a avioanelor civile subsonice cu reacție în conformitate cu standardele specificate în partea II capitolul 3 volumul 1 din anexa 16 la Convenție se pot acorda în cazul: (a) avioanelor de interes istoric; (b) utilizării temporare a unor avioane ale căror operațiuni sunt atât de excepționale încât nu ar fi rezonabil să se refuze o exceptare temporară; și (c) utilizării temporare a unor avioane care efectuează zboruri necomerciale în scopul realizării unor lucrări de modificare, de reparație sau de întreținere.



EU/IL/Anexa VI/ro 80

Nr. articol	Nr. standard	Standard
Articolul 3	C.2.3.2	O parte contractantă trebuie să informeze autoritățile competente ale celorlalte părți contractante cu privire la excepția acordată în cazul avioanelor de interes istoric. Fiecare parte contractantă trebuie să recunoască excepțiile acordate de altă parte contractantă în ceea ce privește avioanele înscrise în registrele acesteia din urmă.
Articolul 5	C.2.5.1	Părțile contractante stabilesc măsuri de executare adecvate aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul Directivei 2006/93/CE și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste măsuri sunt puse în aplicare. Măsurile stabilite trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive.



EU/IL/Anexa VI/ro 81

PARTEA D: Răspunderea transportatorilor aerieni

D.1: Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002

Număr articol	Nr. standard	Standard
Articolul 2 alineatul (1) litera (a) și literele (c)-(g)	D.1.2.1	Definițiile de la articolul 2 se aplică standardelor și cerințelor de reglementare referitoare la răspunderea transportatorilor aerieni în caz de accidente specificate în prezenta anexă.
Articolul 3	D.1.3.1	Aplicarea Convenției de la Montreal din 1999 de către părțile contractante, inclusiv pentru zboruri interne.
Articolul 5	D.1.5.1	Părțile contractante se asigură că transportatorii aerieni plătesc în avans persoanelor fizice îndreptățite la despăgubire sumele care ar putea fi necesare pentru satisfacerea necesităților economice imediate, în mod proporțional cu prejudiciul suferit.
Articolul 6	D.1.6.1	Părțile contractante se asigură că toți transportatorii aerieni pun la dispoziția pasagerilor, la toate punctele de vânzare, un rezumat al principalelor dispoziții care reglementează răspunderea față de călători și bagajele acestora.



EU/IL/Anexa VI/ro 82

PARTEA E: Drepturile consumatorilor

E.1: Directiva 90/314/CEE

privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 1	E.1.1.1	Apropierea actelor cu putere de lege și a normelor administrative ale părților contractante cu privire la pachetele de servicii vândute sau oferite spre vânzare pe teritoriul părților contractante.
Articolul 2	E.1.2.1	Definițiile de la articolul 2 din Directiva 90/314/CEE se aplică standardelor și cerințelor referitoare la pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite specificate în prezenta anexă, după caz. În sensul prezentei anexe, pentru „pachet” se aplică următoarea definiție: „pachet” înseamnă combinația prestabilită a cel puțin două dintre următoarele, atunci când sunt vândute sau oferite spre vânzare la un preț forfetar: (a) transport; (b) cazare; (c) alte servicii turistice care nu țin de transport sau cazare și care reprezintă o parte mare din pachet. Facturarea separată a diverselor elemente ale aceluiași pachet de servicii nu exonerează organizatorul sau detailistul de obligațiile ce decurg din prezenta anexă.





EU/IL/Anexa VI/ro 84

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 3	E.1.3.1	Organizatorul și detailiștii trebuie să furnizeze informații complete și precise. Atunci când consumatorului i se pune la dispoziție o broșură, aceasta trebuie să indice în mod lizibil, clar și precis prețul și informațiile corespunzătoare privind următoarele elemente: (a) destinația, mijloacele, caracteristicile și categoriile de transport utilizate; (b) tipul, locul, categoria sau nivelul de confort al cazării și principalele sale caracteristici, omologarea și clasificarea turistică; (c) mesele oferite; (d) itinerarul; (e) informații generale despre cerințele legate de pașaport și vize și despre formalitățile sanitare necesare pentru călătorie și ședere;

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
		(f) valoarea monetară sau procentul din preț ce trebuie vărsat(ă) cu titlu de acout și calendarul pentru plata soldului; (g) dacă realizarea pachetului de servicii necesită un număr minim de persoane și, în acest caz, data limită de informare a consumatorului în caz de anulare. Informațiile furnizate creează o obligație furnizorilor, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite următoarele condiții: - modificarea acestor informații a fost comunicată în mod clar consumatorului înainte încheierii contractului, caz în care broșura trebuie să conțină o mențiune specială în acest sens; - modificările au intervenit ulterior, ca urmare a unui acord între părțile contractante.



EU/IL/Anexa VI/ro 85

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatele (1) și (2)	E.1.4.1	Organizatorul și/sau detailistul trebuie să furnizeze consumatorului, în scris sau sub orice altă formă corespunzătoare, înainte de încheierea contractului, informații cu caracter general despre cerințele aplicabile legate de pașaport și vize, în special privind perioadele de obținere a acestora, precum și informații cu privire la formalitățile sanitare necesare pentru călătorie și ședere. Organizatorul și/sau detailistul trebuie să furnizeze consumatorului, în scris sau sub orice altă formă corespunzătoare, cu suficient timp înainte de începerea călătoriei, următoarele informații: (i) orarele și locurile escalelor și legăturilor de transport, precum și detalii referitoare la locul ocupat de călător (de exemplu cabină pe vapor, vagon de dormit sau cușetă pe tren); (ii) numele, adresa și numărul de telefon al reprezentanței locale a organizatorului și/sau detailistului sau, în cazul în care nu există, numele, adresa și numărul de telefon al agențiilor locale la care poate apela consumatorul în caz de dificultate. În cazul în care nu există nici reprezentanțe și nici agenții locale, consumatorului trebuie să i se pună la dispoziție oricum un număr de telefon de urgență sau orice altă informație care i-ar putea permite stabilirea contactului cu organizatorul și/sau detailistul;



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
		(iii) pentru călătoriile sau șederile în străinătate ale minorilor, informații care permit stabilirea unui contact direct cu copilul sau cu persoana responsabilă de la locul de ședere al acestuia. În funcție de pachetul de servicii, contractul trebuie să conțină cel puțin elementele enumerate mai jos, atât timp cât sunt pertinente pentru pachetul respectiv: (a) destinația sau destinațiile călătoriei și, în cazul în care sunt prevăzute perioade de ședere, diferitele perioade, inclusiv datele acestora; (b) mijloacele, caracteristicile și categoriile de transport utilizate, datele, orele și locurile de plecare și de sosire; (c) în cazul în care pachetul include cazare, locul cazării, categoria turistică sau nivelul de confort al acesteia și principalele sale caracteristici, conformitatea sa cu reglementările statului de primire respectiv, mesele oferite; (d) dacă realizarea pachetului de servicii necesită un număr minim de persoane și, în acest caz, termenul limită de informare a consumatorului în caz de anulare; (e) itinerarul; (f) vizitele, excursiile și alte servicii incluse în prețul total convenit al pachetului; (g) numele și adresa organizatorului, ale detailistului și, dacă este cazul, ale asiguratorului;



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
		(h) prețul pachetului, o precizare privind posibilitatea de modificare a prețului menționată la standardul E.1.4.2 și indicarea eventualelor taxe aferente anumitor servicii (taxe de aterizare, de îmbarcare sau de debarcare în porturi și aeroporturi, taxe turistice), în cazul în care aceste costuri nu sunt incluse în prețul pachetului; (i) calendarul și modalitățile de plată; (j) cerințele speciale pe care consumatorul le-a adus la cunoștința organizatorului sau a detailistului în momentul rezervării și care au fost acceptate de ambele părți; (k) termenele în care consumatorul trebuie să formuleze o eventuală reclamație pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a contractului. Toate clauzele contractului trebuie să fie consemnate în scris sau sub orice altă formă clară și accesibilă consumatorului și trebuie să îi fie comunicate acestuia înainte de încheierea contractului; de asemenea, consumatorul trebuie să primească o copie a acestor clauze.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (4)	E.1.4.2	Interdicția de a modifica prețul, cu excepția cazului în care contractul prevede în mod expres posibilitatea unei majorări sau a unei reduceri de preț și stabilește precis modul în care urmează să fie calculat prețul revizuit și numai pentru a permite modificări ale: - costurilor de transport, inclusiv ale costului carburantului, - taxelor aferente anumitor servicii, cum ar fi taxele de aterizare, de îmbarcare sau debarcare în porturi și aeroporturi, - cursurilor de schimb aplicate pachetului respectiv, - costurilor de cazare la hotel. Pe o perioadă de timp determinată, care urmează să fie stabilită de legislația pertinentă a părții contractante, înainte de data prevăzută pentru plecare, prețul stabilit în contract nu se majorează, cu condiția ca consumatorul să fi plătit prețul integral al pachetului.
Articolul 4 alineatul (5)	E.1.4.3	În cazul schimbării unor clauze esențiale din contract înainte de plecare, consumatorul va avea dreptul: - fie de a rezilia contractul fără plata de penalități; - fie să accepte o clauză contractuală adițională, conținând modificările aduse contractului și impactul acestora asupra prețului.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (6)	E.1.4.4	În caz de anulare a pachetului înainte de data de plecare convenită din motive independente de consumator, consumatorul va avea dreptul: (a) fie la un alt pachet de servicii de calitate echivalentă sau superioară, în cazul în care organizatorul și/sau detailistul pot să îi propună așa ceva. Dacă pachetul oferit în compensație este de calitate inferioară, organizatorul trebuie să ramburseze consumatorului diferența de preț; (b) fie la rambursarea cât mai curând posibil a tuturor sumelor vărsate de acesta în temeiul contractului. În acest caz, consumatorul are dreptul la o despăgubire pentru neexecutarea contractului, care îi este vărsată fie de organizator, fie de detailist, în funcție de ceea ce prevede legislația părții contractante respective, cu excepția cazului în care: (i) pachetul a fost anulat din motivul că numărul de persoane înscrise pentru pachetul respectiv este inferior numărului minim necesar, iar consumatorul este informat despre anulare în scris, în termenul indicat în descrierea pachetului; sau (ii) anularea, exceptând cazurile de suprazervare, se datorează unui caz de forță majoră, adică unor împrejurări neobișnuite și imprevizibile, independente de voința părții care le invocă și ale căror consecințe nu au putut fi evitate în pofida tuturor eforturilor depuse.



EU/IL/Anexa VI/ro 90



EU/IL/Anexa VI/ro 91

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (7)	E.1.4.5	În cazul în care, după plecare, o proporție semnificativă a serviciilor prevăzute în contract nu sunt furnizate sau organizatorul constată că nu va fi în măsură să ofere o proporție semnificativă a serviciilor care trebuie prestate, consumatorul este îndreptățit să beneficieze de: alternative adecvate pentru continuarea pachetului, fără costuri suplimentare pentru consumator și, acolo unde este cazul, de compensarea diferenței dintre serviciile oferite și cele furnizate. În cazul în care astfel de aranjamente sunt imposibile sau nu sunt acceptate de către consumator din motive întemeiate, organizatorul furnizează consumatorului, fără costuri suplimentare, un mijloc de transport echivalent care să îl ducă înapoi la locul de plecare sau într-un alt loc de întoarcere convenit cu consumatorul și, după caz, despăgubește consumatorul.
Articolul 5 alineatul (1)	E.1.5.1	Părțile contractante iau măsurile necesare pentru ca organizatorul și/sau detailistul parte contractantă să răspundă față de consumator pentru buna executare a obligațiilor care decurg din contractul respectiv, indiferent dacă aceste obligații urmează să fie executate de organizatorul și/sau detailistul în cauză sau de alți furnizori de servicii, sub rezerva dreptului organizatorului și/sau detailistului de a-i acționa în instanță pe acești alți furnizori de servicii.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 5 alineatele (2)-(4)	E.1.5.2	Consumatorul va avea dreptul la despăgubire în caz de neexecutare sau executare necorespunzătoare a contractului, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite anumite condiții precizate în Directiva 90/314/CEE. Organizatorul și/sau detailistul parte contractantă este obligat să ofere asistență promptă unui consumator aflat în dificultate, chiar dacă organizatorul sau detailistul nu este responsabil pentru daune din cauza faptului că deficiențele sunt imputabile unui terț care nu are legătură cu furnizarea serviciilor prevăzute în contract și că sunt imprevizibile și inevitabile sau din cauza faptului că aceste deficiențe se datorează unui caz de forță majoră, astfel cum este definit de standardul E.1.4.4 sau unui eveniment pe care organizatorul și/sau detailistul sau furnizorul de servicii nu l-au putut prevedea sau evita în pofida tuturor eforturilor depuse.
Articolul 6	E.1.6.1	În caz de reclamație, organizatorul și/sau detailistul trebuie să ia măsuri imediate pentru a găsi soluții corespunzătoare.



E.3: Regulamentul (CE) nr. 261/2004

de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 1	E.3.1.1	Stabilirea unor drepturi minime ale pasagerilor în cazul în care: (a) li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor; (b) zborul lor este anulat; (c) zborul lor este întârziat.
Articolul 2	E.3.2.1	Definițiile de la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică standardelor și cerințelor referitoare la stabilirea unor norme comune în materie de despăgubire și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor specificate în prezenta anexă, după caz.



EU/IL/Anexa VI/ro 93

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 3 alineatele (2)-(3)	E.3.3.1	Standardele și cerințele de reglementare se aplică cu condiția ca pasagerii: (a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului în care este vorba de anularea menționată la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, să se prezinte personal pentru înregistrare, - astfel cum este prevăzut și la ora indicată în prealabil de către transportatorul aerian, operatorul de turism sau un agent de voiaj autorizat și dacă s-a dovedit că pasagerul a primit o notificare sau, dacă nu se indică o oră anume, - cu nu mai mult de o anumită perioadă de timp, care urmează să fie stabilită de legislația pertinentă a părții contractante, înainte de ora de plecare publicată; sau (b) să fi fost transferați de un transportator aerian sau operator de turism de la zborul pentru care aveau o rezervare la un alt zbor, indiferent de motiv. Standardele și cerințele de reglementare nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului. Cu toate acestea, se aplică pasagerilor care posedă bilete emise de un transportator aerian sau un operator de turism în cadrul unui program de fidelizare a pasagerilor sau al unui alt program comercial.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (1)	E.3.4.1	Atunci când un transportator aerian efectiv preconizează în mod rezonabil un refuz la îmbarcare, atunci mai întâi trebuie să facă un apel la voluntari dispuși să renunțe la rezervările lor în schimbul unor beneficii acordate în condiții care urmează a fi convenite între pasagerul respectiv și transportatorul aerian efectiv. Voluntarii sunt asistați în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul nr. 261/2004. Această asistență este suplimentară față de beneficiile menționate în prezentul standard.
Articolul 4 alineatul (2)	E.3.4.2	În cazul în care numărul voluntarilor este insuficient pentru a permite îmbarcarea celorlalți pasageri cu rezervări, transportatorul aerian efectiv poate refuza îmbarcarea pasagerilor împotriva voinței acestora.
Articolul 4 alineatul (3)	E.3.4.3	În cazul în care pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, transportatorul aerian efectiv trebuie să îi despăgubească și să le ofere asistență (pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între rambursarea costului biletului împreună cu, atunci când este relevant, un zbor de întoarcere; sau redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală cu cea mai apropiată ocazie; sau redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului și sub rezerva disponibilității locurilor; mese și băuturi răcoritoare; două apeluri telefonice, facilități de fax/e-mail; cazare la hotel, atunci când este necesar, și transport între aeroport și locul de cazare) în conformitate cu legislația pertinentă a părții contractante.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 5 alineatul (1)	E.3.5.1	În cazul anulării unui zbor, pasagerii în cauză trebuie: (a) să primească asistență din partea transportatorului aerian efectiv [(i) alegeți între rambursarea costului biletului împreună cu, atunci când este relevant, un zbor de întoarcere; sau redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală la o mai apropiată ocazie; sau redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului și sub rezerva disponibilității locurilor; și (ii) în caz de redirecționare, mese și băuturi răcoritoare și două apeluri telefonice, facilități de fax/e-mail, precum și cazare la hotel, atunci când este necesar, și transport între aeroport și locul de cazare]; și (b) să aibă dreptul la despăgubire de către transportatorul aerian efectiv, cu excepția cazului în care sunt informați despre anulare cu suficient timp înainte de ora programată de plecare (o perioadă de timp fixă care urmează să fie stabilită în legislația pertinentă a părții contractante) sau sunt informați într-un moment ulterior și li se oferă posibilitatea de redirecționare care să le permită să plece și să ajungă la destinația lor finală într-o anumită perioadă de timp (aproape de ora programată de plecare și de sosire), care urmează să fie stabilită de legislația pertinentă a părții contractante.
Articolul 5 alineatul (2)	E.3.5.2	Atunci când pasagerii sunt informați cu privire la anulare, trebuie să li se ofere explicații referitoare la posibilitățile de transport alternative.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 5 alineatul (3)	E.3.5.3	Un transportator aerian efectiv nu este obligat să plătească despăgubiri dacă poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile.
Articolul 5 alineatul (4)	E.3.5.4	Sarcina dovedirii faptului că pasagerul a fost într-adevăr informat cu privire la anularea zborului, cu indicarea momentului când a fost informat, revine transportatorului aerian efectiv.
Articolul 6	E.3.6.1	Atunci când un transportator aerian efectiv preconizează în mod rezonabil întârzierea unui zbor cu două sau mai multe ore peste ora stabilită de plecare, pasagerilor li se oferă asistență de către transportatorul aerian efectiv (mese și băuturi răcoritoare și două apeluri telefonice, facilități de fax/e-mail); atunci când întârzierea este de cel puțin cinci ore, pasagerul poate alege să aștepte decolarea zborului inițial sau să îi fie rambursat costul biletului împreună cu, atunci când este relevant, un zbor de întoarcere și asistență suplimentară sub formă de cazare la hotel în cazul în care este necesară o ședere de una sau mai multe nopți, plus transportul între aeroport și locul de cazare.



EU/IL/Anexa VI/ro 97



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 7	E.3.7.1	Atunci când trebuie acordate despăgubiri, pasagerii primesc o despăgubire în valoare de: (a) 1 250 NIS sau 250 EUR pentru toate zborurile de maxim 2 000 de kilometri; (b) 2 000 NIS sau 400 EUR pentru zborurile între 2 000 și 4 500 de kilometri; (c) 3 000 NIS sau 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b). Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație la care refuzul la îmbarcare sau anularea zborului va întârzia sosirea pasagerului după ora prevăzută. Atunci când pasagerilor le este oferită posibilitatea de redirectionare către destinația finală cu un zbor alternativ, a cărui oră de sosire nu depășește ora de sosire prevăzută a zborului rezervat inițial cu o anumită perioadă de timp scurtă care urmează să fie stabilită de legislația pertinentă a părții contractante, transportatorul aerian efectiv poate reduce suma despăgubirii cu 50 %. Despăgubirea se plătește în numerar, prin transfer bancar electronic sau prin cecuri sau, cu acordul scris al pasagerului, sub formă de vouchere de călătorie și/sau alte servicii.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 8 alineatul (3)	E.3.8.1	În cazul în care un oraș, o aglomerație urbană sau o regiune este deservită de mai multe aeroporturi, iar transportatorul aerian efectiv oferă pasagerului un zbor spre un aeroport diferit de cel pentru care s-a făcut rezervarea inițială, transportatorul aerian efectiv trebuie să suporte costul transferului pasagerului de la aeroportul alternativ fie spre cel inițial, fie spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul.
Articolul 10 alineatul (1)	E.3.10.1	Dacă un transportator aerian efectiv plasează un pasager într-o clasă de călătorie superioară celei pentru care a fost achiziționat biletul, transportatorul nu poate pretinde nicio plată suplimentară.
Articolul 10 alineatul (2)	E.3.10.2	Dacă un transportator aerian efectiv plasează un pasager într-o clasă inferioară celei pentru care a fost achiziționat biletul, transportatorul efectuează o rambursare în conformitate cu legislația pertinentă a părții contractante.
Articolul 11 alineatul (1)	E.3.11.1	Transportatorii aerieni efectivi acordă prioritate transportării persoanelor cu mobilitate redusă și a însoțitorilor acestora sau a căinilor utilitari însoțitori certificați, precum și a copiilor fără însoțitor.
Articolul 11 alineatul (2), articolul 9 alineatul (3)	E.3.11.2	În cazul refuzului la îmbarcare, al anulării și al întârzierilor, persoanele cu mobilitate redusă și însoțitorii acestora, precum și copiii fără însoțitor au dreptul la asistență cât mai rapid posibil. Atunci când oferă asistență, transportatorul aerian efectiv trebuie să acorde o atenție specială necesităților persoanelor cu mobilitate redusă și însoțitorilor acestora, precum și necesităților copiilor fără însoțitor.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 12	E.3.12.1	Standardele stabilite în Regulamentul nr. 261/2004 se aplică fără a aduce atingere drepturilor pasagerilor la o despăgubire suplimentară. Despăgubirea acordată în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 poate fi scăzută din această despăgubire. Fără a aduce atingere principiilor și normelor pertinente de drept intern, dispozițiile de mai sus nu se aplică pasagerilor care renunță în mod voluntar la rezervare în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004.
Articolul 13	E.3.13.1	În cazurile în care un transportator aerian efectiv plătește despăgubiri sau se achită de alte obligații care îi revin în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, nicio dispoziție din regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde despăgubiri de la orice persoană, inclusiv de la terți, în conformitate cu legislația aplicabilă. În special, Regulamentul nr. 261/2004 nu limitează în niciun fel dreptul transportatorului aerian efectiv de a solicita o rambursare de la un operator de turism sau de la altă persoană cu care transportatorul aerian efectiv a încheiat un contract. În mod similar, nicio dispoziție din regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui operator de turism sau al unui terț, altul decât pasagerul, cu care transportatorul aerian efectiv a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau despăgubire din partea transportatorului aerian efectiv în conformitate cu legislația pertinentă aplicabilă.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 14 alineatul (1)	E.3.14.1	Transportatorul aerian efectiv se asigură că în zona de înregistrare a pasagerilor este afișat, astfel încât să fie clar vizibil pentru pasageri, un anunț lizibil, conștând în următorul text (sau un text similar): „În cazul unui refuz la îmbarcare sau în cazul în care zborul dumneavoastră este anulat sau întârziat, solicitați la ghișeu de înregistrare sau la poarta de îmbarcare textul în care sunt precizate drepturile dumneavoastră, în special cu privire la despăgubire și asistență”.
Articolul 14 alineatul (2)	E.3.14.2	Un transportator aerian efectiv care refuză îmbarcarea sau anulează un zbor trebuie să ofere fiecărui pasager afectat o notă scrisă în care sunt precizate regulile de despăgubire și asistență în conformitate cu Regulamentul nr. 261/2004. De asemenea, acesta trebuie să ofere fiecărui pasager afectat de o întârziere semnificativă o notă scrisă echivalentă.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 15	E.3.15.1	Obligațiile față de pasageri în temeiul acestui regulament nu pot face obiectul unei limitări sau renunțări, în special printr-o derogare sau o clauză restrictivă cuprinsă în contractul de transport. Dacă se aplică totuși o asemenea derogare sau clauză restrictivă unui pasager, ori dacă pasagerul nu este corect informat cu privire la drepturile sale și, ca urmare, acceptă o despăgubire inferioară celei prevăzute în Regulamentul nr. 261/2004, pasagerul respectiv are în continuare dreptul de a iniția procedurile necesare în fața instanțelor sau organismelor competente pentru a obține o despăgubire suplimentară.
Articolul 16	E.3.16.1	Părțile contractante asigură aplicarea acestor standarde și cerințe de reglementare care rezultă din Regulamentul nr. 261/2004. Măsurile de aplicare, care pot include măsuri de aplicare bazate pe hotărâri judecătorești în materie de drept civil, trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive.



E.4: Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006

privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 1 alineatul (1)	E.4.1.1	Stabilirea de norme pentru protecția și acordarea de asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă care călătoresc pe calea aerului, atât pentru a le proteja față de discriminări, cât și pentru a se asigura că acestea primesc asistență.
Articolul 2	E.4.2.1	Definițiile de la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 se aplică standardelor și cerințelor referitoare la drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului, specificate în prezenta anexă, după caz.
Articolul 3	E.4.3.1	Un transportator aerian sau agentul acestuia sau un operator de turism nu pot refuza, din motiv de handicap, să accepte o rezervare pentru un zbor sau să îmbarce o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă, cu condiția ca persoana respectivă să dețină un bilet și o rezervare valabile.



EU/IL/Anexa VI/ro 103

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (1)	E.4.4.1	Un transportator aerian sau agentul acestuia sau un operator de turism pot refuza, din motiv de handicap, să accepte o rezervare sau să îmbarce o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă: (a) pentru a îndeplini cerințele de siguranță aplicabile stabilite de legislația internațională sau națională sau pentru a îndeplini cerințele de siguranță impuse de autoritatea care a eliberat certificatul de operator aerian al transportatorului aerian în cauză; (b) dacă dimensiunea aeronavei sau a ușilor acesteia face ca îmbarcarea sau transportul persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă respective să fie fizic imposibilă. În cazul refuzului de a accepta rezervarea din motivele menționate la litera (a) sau (b), transportatorul aerian, agentul acestuia sau operatorul de turism depune toate eforturile pentru a propune o alternativă acceptabilă persoanei respective. Unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă căreia i s-a refuzat îmbarcarea din cauza handicapului sau mobilității sale reduse și oricărui însoțitor al acestei persoane i se oferă dreptul la rambursare sau redirecționare, conform articolului 8 din Regulamentul nr. 261/2004. Dreptul la alegerea unui zbor de întoarcere sau redirecționare este condiționat de respectarea tuturor cerințelor de siguranță.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (2)	E.4.4.2	Pentru a îndeplini cerințele de siguranță aplicabile stabilite de legislația internațională sau națională sau pentru a respecta cerințele de siguranță stabilite de autoritatea care a eliberat certificatul de operator aerian al transportatorului aerian în cauză, un transportator aerian sau agentul acestuia sau un operator de turism poate impune ca o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă să fie însoțită de o altă persoană care să poată oferi asistența de care are nevoie persoana respectivă.
Articolul 4 alineatul (3)	E.4.4.3	Obligația transportatorilor sau agenților acestora de a oferi pasagerilor cu handicap informații cu privire la normele de siguranță pe care le aplică transportului persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă, precum și la orice restricții privind transportul acestora sau al echipamentelor de mobilitate, datorate dimensiunii aeronavei. Un operator de turism pune la dispoziție aceste norme de siguranță și restricții pentru zborurile incluse în pachetele de călătorie, pachetele de vacanță și circuitele pe care le organizează, vinde sau oferă spre vânzare.



EU/II/Anexa VI/ro 105

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 4 alineatul (4)	E.4.4.4	Atunci când un transportator aerian sau agentul acestuia sau un operator de turism exercită o derogare în temeiul standardului E.4.4.1 sau E.4.4.2, acesta comunică de îndată motivele acesteia persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă. La cerere, transportatorul aerian, agentul acestuia sau operatorul de turism comunică în scris aceste motive persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă, într-o anumită perioadă de timp, cât mai scurtă posibil, de la data cererii, care urmează să fie stabilită de legislația pertinentă a părții contractante, ținând seama de interesele persoanelor cu mobilitate redusă.
Articolul 5 alineatele (1) și (2)	E.4.5.1	Ținând seama de condițiile locale, organismul de administrare al unui aeroport desemnează puncte de sosire și de plecare în incinta aeroportului sau la un punct aflat sub controlul direct al organismului de administrare, atât din interiorul cât și din exteriorul clădirilor terminalelor, în care persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă își pot anunța cu ușurință sosirea la aeroport și pot solicita asistență. Punctele de sosire și de plecare trebuie să fie clar semnalizate și să ofere informații de bază despre aeroport, în formate accesibile.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 6 alineatul (1)	E.4.6.1	Transportatorii aerieni, agenții acestora și operatorii de turism iau toate măsurile necesare pentru recepționarea, la toate punctele lor de vânzare de pe teritoriul părților contractate cărora li se aplică tratatul, inclusiv de vânzare prin telefon și prin internet, a notificărilor de solicitare de asistență adresate de persoane cu handicap sau de persoane cu mobilitate redusă.
Articolul 6 alineatele (2) și (3)	E.4.6.2	Atunci când un transportator aerian sau agentul acestuia sau un operator de turism primește o notificare prealabilă cu privire la nevoia de asistență, acesta transmite informațiile în cauză înainte de ora de plecare publicată a zborului: (a) organismelor de administrare ale aeroporturilor de plecare, de sosire și de tranzit și (b) transportatorului aerian efectiv, dacă rezervarea nu a fost făcută la transportatorul respectiv, cu excepția cazului în care identitatea transportatorului aerian efectiv nu este cunoscută la momentul notificării, situație în care informațiile se transmit cât mai curând posibil. Definițiile și specificațiile exacte ale „notificării prealabile” se stabilesc în normele și procedurile pertinente ale părților contractante.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 6 alineatul (4) și anexa I		Cât mai curând posibil după plecarea zborului, transportatorul aerian efectiv trebuie să informeze organismul de administrare al aeroportului de destinație, dacă este situat pe teritoriul unei părți contractante, cu privire la numărul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă din cadrul zborului respectiv care necesită asistența specificată în anexa I la Regulamentul nr. 1107/2006 și cu privire la natura acestei asistențe.
Articolul 7 alineatul (1)	E.4.7.1	Atunci când o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă ajunge la un aeroport pentru o călătorie pe calea aerului, organismul de administrare al aeroportului este responsabil pentru asigurarea asistenței specificate în anexa I la Regulamentul nr. 1107/2006 în așa fel încât persoana să poată lua zborul la care are rezervare, cu condiția ca transportatorul aerian sau agentul acestuia sau operatorul de turism în cauză să fi fost notificat în prealabil cu privire la nevoile speciale de asistență ale persoanei respective. De asemenea, această notificare trebuie să vizeze și zborul de întoarcere, dacă zborul de plecare și zborul de întoarcere au fost contractate cu același transportator aerian. Definițiile și specificațiile exacte ale „notificării prealabile” se stabilesc în normele și procedurile pertinente ale părților contractante.





Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 7 alineatul (2)	E.4.7.2	În situația în care este necesară folosirea unui câine utilitar recunoscut, acesta este îmbarcat cu condiția notificării transportatorului aerian, agentului acestuia sau operatorului de turism în conformitate cu normele naționale aplicabile cu privire la transportul câinilor utilitari la bordul aeronavelor, în cazul în care există astfel de norme.
Articolul 7 alineatul (3)	E.4.7.3	Dacă nu se face nicio notificare în conformitate cu normele naționale pertinente, organismul de administrare al aeroportului depune toate eforturile rezonabile pentru asigurarea asistenței astfel încât persoana în cauză să poată lua zborul la care are rezervare.
Articolul 7 alineatul (4)	E.4.7.4	Dispozițiile standardului E.4.7.1 se aplică cu condiția ca: (a) persoana să se prezinte la timp pentru operațiunile de înregistrare, (b) persoana să ajungă la timp la un punct din incinta aeroportului desemnat în conformitate cu standardul E.4.5.1. Definițiile și specificațiile exacte ale noțiunii de „la timp” se stabilesc în normele și procedurile pertinente ale părților contractante.

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 7 alineatul (5)	E.4.7.5	În cazul în care o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă tranzitează un aeroport al unei părți contractante sau este transferată de un transportator aerian sau un operator de turism de la zborul la care are rezervarea la un alt zbor, organismul de administrare este responsabil pentru asigurarea asistenței specificate în anexa I la Regulamentul nr. 1107/2006 în așa fel încât persoana să poată lua zborul la care are rezervare.
Articolul 7 alineatele (6) și (7)	E.4.7.6	La sosirea pe calea aerului a unei persoane cu handicap sau a unei persoane cu mobilitate redusă la un aeroport al unei părți contractante, organismul de administrare al aeroportului este responsabil pentru asigurarea asistenței specificate în anexa I la Regulamentul nr. 1107/2006 în așa fel încât persoana să poată ajunge la punctul de plecare din aeroport menționat la standardul E.4.5.1. Asistența furnizată trebuie să fie, pe cât posibil, adaptată nevoilor speciale ale fiecărui pasager.



EU/IL/Anexa VI/ro 110

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 8	E.4.8.1	Organismul de administrare al unui aeroport este responsabil pentru asigurarea asistenței specificate în anexa I la Regulamentul nr. 1107/2006 fără perceperea unor taxe suplimentare de la persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă. Organismul de administrare poate oferi el însuși asistența respectivă. Alternativ, în conformitate cu responsabilitatea sa și sub rezerva permanentă a obligației de respectare a standardelor de calitate menționate la standardul E.4.9.1, organismul de administrare poate încheia contracte cu una sau mai multe părți pentru furnizarea acestei asistențe. În cooperare cu utilizatorii aeroportului, prin Comitetul utilizatorilor aeroportului, în cazul în care acesta există, organismul de administrare poate încheia unul sau mai multe astfel de contracte din proprie inițiativă sau la cerere, inclusiv din partea unui transportator aerian, și ținând seama de serviciile existente la respectivul aeroport. În eventualitatea refuzului unei astfel de cereri, organismul de administrare trebuie să prezinte o justificare scrisă.



EU/IL/Anexa VI/ro 111

Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 9	E.4.9.1	Exceptând aeroporturile care înregistrează un trafic anual de mai puțin de 150 000 de mișcări comerciale de pasageri, organismul de administrare stabilește standarde de calitate pentru asistența specificată în anexa I la Regulamentul nr. 1107/2006 și determină necesitățile de resurse în vederea îndeplinirii acestora, în colaborare cu utilizatorii aeroportului, prin Comitetul utilizatorilor aeroportului, în cazul în care acesta există, și cu organizații care reprezintă pasagerii cu handicap și pasagerii cu mobilitate redusă. La stabilirea acestor standarde, se țin seama pe deplin de politicile și codurile de conduită recunoscute pe plan internațional cu privire la facilitarea transportului persoanelor cu handicap sau al persoanelor cu mobilitate redusă, în special de Codul de conduită al ECAC în domeniul serviciilor de handling la sol pentru persoanele cu mobilitate redusă. Organismul de administrare al aeroportului își publică standardele de calitate. Un transportator aerian și organismul de administrare al unui aeroport pot conveni ca, pentru pasagerii pe care transportatorul aerian respectiv îi transportă spre și dinspre aeroport, organismul de administrare să furnizeze asistență la un standard mai înalt decât standardele menționate mai sus sau să furnizeze servicii suplimentare față de cele specificate în anexa I la Regulamentul nr. 1107/2006.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 10 și anexa II	E.4.10.1	Un transportator aerian furnizează asistența specificată în anexa II la Regulamentul nr. 1107/2006 fără perceperea unor taxe suplimentare de la persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă care pleacă din, sosește la sau tranzitează un aeroport căruia i se aplică Regulamentul nr. 1107/2006, cu condiția ca persoana în cauză să îndeplinească condițiile stabilite la standardele E.4.7.1, E.4.7.2. și E.4.7.4.
Articolul 11	E.4.11.1	Transportatorii aerieni și organismele de administrare ale aeroporturilor trebuie: (a) să se asigure că întregul lor personal, inclusiv cel angajat de orice subcontractant, care oferă asistență directă persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă deține cunoștințe despre modul de satisfacere a necesităților persoanelor cu diverse handicapuri sau deficiențe locomotorii; (b) să asigure cursuri de pregătire în domeniul egalității și al înțelegerii necesităților persoanelor cu handicap pentru întregul lor personal care lucrează la aeroport și interacționează direct cu publicul călător; (c) să se asigure că, la angajare, toți angajații noi participă la cursuri de pregătire cu privire la handicapuri și că personalul beneficiază de cursuri de reîmprospătare a cunoștințelor ori de câte ori este necesar.
Articolul 12	E.4.12.1	În cazul în care scaunele cu rotile sau alte echipamente de mobilitate sau dispozitive de asistență se pierd sau se deteriorează în cursul manipulării la aeroport sau al transportului la bordul aeronavei, pasagerul căruia îi aparține echipamentul respectiv trebuie despăgubit în conformitate cu normele de drept internațional și național.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 13	E.4.13.1	Obligațiile față de persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă în temeiul Regulamentului nr. 1107/2006 nu pot face obiectul unor limitări sau derogări.
Articolul 14	E.4.14.1	Fiecare parte contractantă desemnează un organism sau organisme responsabile cu aplicarea Regulamentului nr. 1107/2006 cu privire la zborurile care pleacă de la sau sosesc la un aeroport situat pe teritoriul său. Acolo unde este cazul, organismul sau organismele respective iau măsurile necesare în vederea asigurării respectării drepturilor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv respectarea standardelor de calitate menționate la standardul E.4.9.1. Părțile contractante se informează reciproc cu privire la organismul sau organismele desemnate.



Nr. articol	Nr. standard (Parte/nr. leg./ nr. art./nr. std.)	Standard
Articolul 15	E.4.15.1	O persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă care consideră că Regulamentul nr. 1107/2006 a fost încălcat poate aduce chestiunea respectivă în atenția organismului de administrare al aeroportului sau a transportatorului aerian respectiv, după caz. Dacă persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă nu obține o rezolvare satisfăcătoare a situației în acest mod, reclamațiile pot fi adresate oricărui organism sau oricăror organisme desemnate în conformitate cu standardul E.4.14.1, referitor la o presupusă încălcare a acestui regulament. Părțile contractante iau măsuri pentru a informa persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă cu privire la drepturile acestora în temeiul Regulamentului nr. 1107/2006 și cu privire la posibilitatea de a adresa reclamații organismului sau organismelor desemnate.
Articolul 16	E.4.16.1	Părțile contractante stabilesc norme cu privire la sancțiunile aplicabile pentru încălcarea Regulamentului nr. 1107/2006 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura implementarea acestor norme. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive. La cererea celeilalte părți contractante, o parte contractantă notifică părții contractante respective dispozițiile referitoare la sancțiuni.



PARTEA F:

F.1: Directiva 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului european privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația companiilor europene de navigație aeriană (AEA),

Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA),

Asociația europeană a companiilor aviatice din regiunile Europei (ERA)

și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA)

Nr. clauză (din anexă)	Nr. standard (Parte/nr. leg/ nr. art./nr. std)	Standard
Articolul 1	F.1.1.1	Standardele și cerințele specificate în prezenta anexă se aplică timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă.
Articolul 2	F.1.2.1	Definițiile de la articolul 2 din Directiva 2000/79/CEE a Consiliului se aplică standardelor și cerințelor referitoare la timpul de lucru al lucrătorilor mobili din aviația civilă specificate în prezenta anexă, după caz.



EU/IL/Anexa VI/ro 116

Nr. clauză (din anexă)	Nr. standard (Parte/nr. leg/ nr. art./nr. std)	Standard
Articolul 3 alineatul (1)	F.1.3.1	Membrii echipajului de zbor din aviația civilă au dreptul la un concediu anual plătit de cel puțin patru săptămâni, conform condițiilor de drept la concediu și de acordare a concediului prevăzute de legislația și/sau practica națională. Membrii echipajului de cabină din aviația civilă au dreptul la un concediu anual plătit în conformitate cu legislația aplicabilă a părții contractante. Personalul mobil din aviația civilă are dreptul la un examen medical gratuit înaintea numirii sale și efectuat apoi la intervale de timp regulate. Personalul mobil din aviația civilă care suferă de probleme de sănătate recunoscute ca fiind determinate de faptul că lucrează și pe timpul nopții este transferat, ori de câte ori este posibil, la o activitate de zi mobilă sau nemobilă pentru care este apt. Examenul medical gratuit trebuie să respecte principiul secretului medical.
Articolul 4 alineatul (1a)	F.1.4.1	
Articolul 4 alineatul (1b)	F.1.4.2	
Articolul 4 alineatul (2)	F.1.4.3	
Articolul 4 alineatul (3)	F.1.4.4	Examenul medical gratuit poate fi realizat în cadrul sistemului național de sănătate.
Articolul 5 alineatul (1)	F.1.5.1	Personalul mobil din aviația civilă beneficiază de protecție în materie de siguranță și sănătate adaptată la natura muncii prestate.



Nr. clauză (din anexă)	Nr. standard (Parte/nr. leg/ nr. art./nr. std)	Standard
Articolul 5 alineatul (2)	F.1.5.2	Sunt disponibile în permanență servicii sau mijloace corespunzătoare de protecție și prevenire în ceea ce privește siguranța și sănătatea personalului mobil din aviația civilă.
Articolul 6	F.1.6.1	Se vor lua măsurile necesare pentru a se asigura că un angajator care intenționează să organizeze activitatea într-un anumit ritm ține cont de principiul general al adaptării activității la lucrător.
Articolul 7	F.1.7.1	Informațiile privind ritmul de muncă specific personalului mobil din aviația civilă trebuie comunicate autorităților competente la cererea acestora.
Articolul 8 alineatul (1)	F.1.8.1	Timpul de lucru trebuie stabilit fără a aduce atingere niciunui act legislativ viitor al părților contractante privind limitările timpului de zbor și de serviciu și exigențele în materie de odihnă și în coroborare cu legislația națională în domeniu care trebuie luată în considerare în toate cazurile pertinente.



EU/IL/Anexa VI/ro 118

Nr. clauză (din anexă)	Nr. standard (Parte/nr. leg/ nr. art./nr. std)	Standard
Articolul 8 alineatul (2)	F.1.8.2	Timpul total de zbor maxim este limitat la 900 de ore. În acest sens – „timpul total de zbor” înseamnă timpul în care un membru al personalului se află în poziție în cabina de pilotaj (pentru membrii echipajului de zbor) sau în cabina pasagerilor (pentru membrii echipajului de cabină), de la momentul punerii în mișcare a aeronavei de la locul de parcare în scopul decolării până la momentul în care aceasta se oprește la locul de parcare destinat, cu toate motoarele oprite. O abatere de 15 % pentru membrii echipajului de zbor și de 20 % pentru membrii echipajului de cabină de la cifra cantitativă menționată în prezentul standard este considerată un standard echivalent.
Articolul 8 alineatul (3)	F.1.8.3	Timpul de lucru anual maxim trebuie să fie repartizat cât mai uniform posibil pe toată durata anului.
Articolul 9	F.1.9.1	Personalul mobil din aviația civilă beneficiază de zile libere și de zile de „standby”, care sunt notificate în avans, după cum urmează: (a) cel puțin 7 zile în fiecare lună calendaristică, care pot include orice perioadă de odihnă impusă prin lege; și (b) cel puțin 96 de zile în fiecare an calendaristic, care pot include orice perioadă de odihnă impusă prin lege. O abatere de 20 % de la cifrele cantitative menționate în prezentul standard este considerată un standard echivalent.



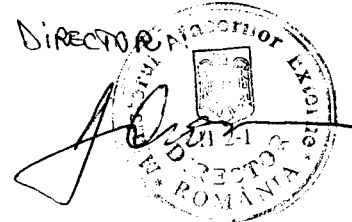
Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.
 Il testo che precede è una copia certificata conforme all'originale depositato presso gli archivi del segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 It-test precedenti huwa kopja ċertifikata vera tal-original iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussell.
 De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.
 Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archíve Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgomje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Βρυξέλλες,
 Brussels,
 Bruxelles, le
 Bruxelles, addi
 Briselë,
 Briuselis
 Brüsszel,
 Brussell,
 Brussel,
 Bruksela, dnia
 Bruxelles, em
 Bruxelles,
 Brusel
 Bruselj,
 Bryssel,
 Bryssel den

25-06-2013

COPIE CONFIRMATA CU EXEMPLARUL
 DESTINUT DE MAE - ADIT

ALINA OROSAN



За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretāra vārdā –
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus vardu
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

J. PIÉTRAS
 Directeur Général

