ISSN 1977-0766

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 208

Wydanie polskie

Legislacja

Tom 56

2 sierpnia 2013

Spis treści

II *Akty o charakterze nieustawodawczym*

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

2013/398/UE:

★ **Decyzja Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich, zebranych w Radzie z dnia 20 grudnia 2012 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Rządem Państwa Izrael, z drugiej strony** 1

★ **Eurośródziemnomorska umowa lotnicza między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a rządem Państwa Izrael, z drugiej strony** 3

Sprostowania

★ **Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 575/2013 z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie wymogów ostrożnościowych dla instytucji kredytowych i firm inwestycyjnych, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 648/2012** (Dz.U. L 176 z 27.6.2013) 68

★ **Sprostowanie do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/36/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie warunków dopuszczenia instytucji kredytowych do działalności oraz nadzoru ostrożnościowego nad instytucjami kredytowymi i firmami inwestycyjnymi, zmieniająca dyrektywę 2002/87/WE i uchylająca dyrektywy 2006/48/WE oraz 2006/49/WE** (Dz.U. L 176 z 27.6.2013) 73

Cena: 4 EUR

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH, ZEBRANYCH W RADZIE

z dnia 20 grudnia 2012 r.

w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Rządem Państwa Izrael, z drugiej strony

(2013/398/UE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ I PRZEDSTAWICIELE RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UNII EUROPEJSKIEJ, ZEBRANI W RADZIE,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2, w związku z art. 218 ust. 5 i art. 218 ust. 8 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komisja wynegocjowała w imieniu Unii i państw członkowskich Eurośródziemnomorską umowę lotniczą między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Rządem Państwa Izrael, z drugiej strony (zwaną dalej „umową"), zgodnie z decyzją Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich, zebranych w Radzie, z dnia 8 kwietnia 2008 r. upoważniającą Komisję do otwarcia negocjacji. Negocjacje zostały pomyślnie zakończone parafowaniem umowy w dniu 30 lipca 2012 r.

(2) Ponieważ umowa zawiera pewne elementy należące do kompetencji zarówno Unii, jak i państw członkowskich, w celu zapewnienia ścisłej współpracy i jedności w stosunkach międzynarodowych, niniejsza decyzja powinna zostać przyjęta wspólnie przez Radę i państwa członkowskie. Ponadto niniejsza decyzja zmierza również do zapewnienia jednolitego stosowania w odniesieniu do Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy art. 22 Umowy.

(3) Zasady przewidziane w celu zapewnienia takiej ścisłej współpracy i jedności powinny obejmować wyraźne wskazówki dotyczące reprezentacji „na miejscu", między innymi poprzez potwierdzenie konieczności wspólnego podejścia. W kontekście umów mieszanych, zasady te powinny być w pełni zgodne z podziałem kompetencji między Unią i jej państwami członkowskimi, a także z procedurami unijnymi, w tym również wodniesieniu do ustanawiania stanowiska Unii oraz reprezentacji Unii we Wspólnym Komitecie,

(4) Umowa powinna zostać podpisana i być stosowana tymczasowo, do czasu zakończenia procedur niezbędnych do jej zawarcia,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Podpisanie

Niniejszym upoważnia się do podpisania w imieniu Unii Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Rządem Państwa Izrael, z drugiej strony, z zastrzeżeniem jej zawarcia. Tekst umowy dołącza do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Umocowanie do podpisania

Przewodniczący Rady zostaje niniejszym upoważniony do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do podpisania umowy w imieniu Unii.

Artykuł 3

Tymczasowe stosowanie

Do chwili jej wejścia w życie Unia i jej państwa członkowskie stosują umowę tymczasowo, zgodnie z ich mającymi zastosowanie procedurami wewnętrznymi i/lub ustawodawstwem, od dnia podpisania umowy ([1]).

([1]) Data podpisania umowy zostanie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przez Sekretariat Generalny Rady.

Artykuł 4

Wspólny Komitet

1. We Wspólnym Komitecie ustanowionym na podstawie art. 22 umowy Unia Europejska i jej państwa członkowskie są reprezentowane przez przedstawicieli, odpowiednio, Komisji i państw członkowskich.

2. Stanowisko, jakie ma zająć Unia i jakie ma być popierane przez jej państwa członkowskie we Wspólnym Komitecie w odniesieniu do kwestii wchodzących w zakres kompetencji wyłącznej Unii, które nie wymagają przyjęcia decyzji mającej skutki prawne, określa Komisja, a Rada i państwa członkowskie zostaną o nim powiadomione z wyprzedzeniem.

3. Stanowisko, jakie mają zająć Unia i jej państwa członkowskie we Wspólnym Komitecie w odniesieniu do kwestii innych niż te, o których mowa w ust. 2, które nie wymagają przyjęcia decyzji mającej skutkie prawne, określają wspólnie Komisja i państwa członkowskie.

4. W odniesieniu do decyzji Wspólnego Komitetu, które mają skutki prawne, dotyczących kwestii wchodzących w zakres kompetencji wyłącznej Unii, stanowisko, jakie ma zająć Unia i jakie ma być popierane przez jej państwa członkowskie, zostaje przyjęte przez Radę stanowiącą kwalifikowaną większością głosów, na wniosek Komisji, chyba że mające zastosowanie procedury głosowania określone w Traktacie o Unii Europejskiej i Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej stanowią inaczej.

5. W odniesieniu do decyzji Wspólnego Komitetu mających skutki prawne, innych niż te, o których mowa w ust. 4, stanowisko, jakie mają zająć Unia i jej państwa członkowskie zostaje przyjęte przez Radę stanowiącą kwalifikowaną większością głosów, na wniosek Komisji, chyba że mające zastosowanie procedury głosowania określone w Traktacie o Unii Europejskiej i Traktacie o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej stanowią inaczej, oraz państw członkowskich.

Artykuł 5

Rozstrzyganie sporów

1. Komisja reprezentuje Unię w postępowaniach dotyczących rozstrzygania sporów, określonych w art. 23 umowy.

2. Decyzja dotycząca zawieszenia przywilejów zgodnie z art. 23 ust. 7 umowy podejmowana jest przez Radę stanowiącą kwalifikowaną większością głosów, na wniosek Komisji.

3. Decyzje dotyczącewszelkich innych właściwych działań podejmowanych na podstawie art. 23 umowy w sprawach wchodzących w zakres kompetencji Unii są podejmowane przez Komisję w porozumieniu ze specjalnym komitetem złożonym z przedstawicieli państw członkowskich wyznaczonym przez Radę.

Artykuł 6

Informacje przekazywane Komisji

1. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich decyzjach dotyczących odmowy, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwolenia udzielonego przewoźnikowi lotniczemu z Państwa Izrael, które zamierzają podjąć na podstawie art. 4 umowy.

2. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 13 umowy.

3. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 14 umowy.

Artykuł 7

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 grudnia 2012 r.

W imieniu Rady

E. FLOURENTZOU

Przewodniczący

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA

między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a rządem Państwa Izrael, z drugiej strony

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

Umawiające się Strony Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwane dalej „państwami członkowskimi", oraz

UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony, oraz

RZĄD PAŃSTWA IZRAEL, zwany dalej „Izraelem”,

z drugiej strony,

DĄŻĄC do propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu ingerencji i regulacji ze strony rządów;

DĄŻĄC do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, aby odpowiedzieć na potrzeby pasażerów i nadawców ładunków w zakresie dogodnych usług transportu lotniczego;

UZNAJĄC znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju handlu, turystyki i inwestycji;

DĄŻĄC do umożliwienia przewoźnikom lotniczym zaoferowania pasażerom i nadawcom ładunków konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

UZNAJĄC potencjalne korzyści płynące z konwergencji regulacyjnej i, w stopniu w jakim jest to praktycznie uzasadnione, harmonizacji przepisów;

DĄŻĄC do tego, aby ze zliberalizowanego otoczenia skorzystały wszystkie sektory branży lotniczej, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników lotniczych;

DĄŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając poważne zaniepokojenie z powodu aktów i zagrożeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, narażających na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mających negatywny wpływ na wykonywanie transportu lotniczego i podważających zaufanie społeczne do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

UZNAJĄC potrzeby w zakresie ochrony związane ze stosunkami w zakresie transportu lotniczego między Unią Europejską a Izraelem, wynikające z bieżącej sytuacji geopolitycznej;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

UZNAJĄC, że niniejsza Eurośródziemnomorska umowa lotnicza wpisuje się w zakres eurośródziemnomorskiego partnerstwa przewidzianego w deklaracji barcelońskiej z dnia 28 listopada 1995 r.;

UWZGLĘDNIAJĄC wspólną wolę promowania eurośródziemnomorskiego obszaru lotniczego opartego na zasadach konwergencji regulacyjnej, współpracy regulacyjnej i liberalizacji dostępu do rynku;

DĄŻĄC do zapewnienia równych warunków działalności poprzez stworzenie przewoźnikom lotniczym równych i sprawiedliwych warunków umożliwiających wykonywanie transportu lotniczego;

UZNAJĄC, że subwencje mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska w procesie rozwoju i wdrażania międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa oraz uznając prawa suwerennych państw do podejmowania odpowiednich działań w tym zakresie;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w tym środków ochrony ustanowionych w Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., w zakresie, w jakim Umawiające się Strony są Stronami tej konwencji;

UZNAJĄC, że niniejsza Umowa wymaga wymiany danych osobowych, która będzie podlegać przepisom dotyczącym ochrony danych Umawiających się Stron oraz decyzji Komisji z dnia 31 stycznia 2011 r. na mocy dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, w sprawie odpowiedniej ochrony danych osobowych w Państwie Izrael w odniesieniu do zautomatyzowanego przetwarzania danych osobowych (2011/61/UE);

PLANUJĄC rozwijanie obowiązujących umów o transporcie lotniczym w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwom Umawiających się Stron,

UZNAJĄC, że niniejsza Umowa ma być stosowana w sposób stopniowy, a jednocześnie całościowy, oraz że poprzez odpowiedni mechanizm można zapewnić ustanowienie równoważnych wymogów regulacyjnych i norm dotyczących lotnictwa cywilnego w oparciu o najwyższe normy stosowane przez Umawiające się Strony;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Definicje

O ile nie określono inaczej, dla celów niniejszej Umow wyrażeniay:

1) „uzgodnione linie" oraz „określone trasy" oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z artykułem 2 i załącznikiem I do niniejszej Umowy;

2) „Umowa" oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone do nich zmiany;

3) „przewoźnik lotniczy" oznacza przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję;

4) „transport lotniczy" oznacza przewóz cywilnym statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który – dla uniknięcia wątpliwości – obejmuje regularny i nieregularny (czarterowy) transport lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunek;

5) „Układ o stowarzyszeniu" oznacza Układ eurośródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie między Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z jednej strony, a Państwem Izrael, z drugiej strony, podpisany w Brukseli w dniu 20 listopada 1995 r.;

6) „właściwe władze" oznacza agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;

7) „Umawiające się Strony" oznacza, z jednej strony, Unię Europejską lub jej państwa członkowskie, lub Unię Europejską i jej państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi uprawnieniami oraz, z drugiej strony, Izrael;

8) „Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:

   a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Izrael, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie Unii Europejskiej; oraz

   b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niegoprzyjęte zgodnie z artykułem 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Izraela, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej;

9) „Traktaty UE" oznacza Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;

10) „prawo piątej wolności" oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające") przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące"), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem, że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;

11) „zdolność" oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on należyte możliwości finansowe i odpowiednie kompetencje kierownicze oraz czy jest skłonny przestrzegać przepisów ustawowych, wykonawczych oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;

12) „całkowity koszt" oznacza koszt świadczenia usługi wraz z uzasadnioną opłatą z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty mające odzwierciedlać koszty ochrony środowiska, stosowane bez rozróżnienia ze względu na przynależność państwową;

13) „międzynarodowy transport lotniczy" oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium co najmniej dwóch państw;

14) „IATA" oznacza Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego;

15) „ICAO" oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

16) „obywatel" oznacza:

   a) każdą osobę, posiadającą obywatelstwo izraelskie, w przypadku strony izraelskiej, lub obywatelstwo państwa członkowskiego, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich; lub

   b) każdy podmiot prawny, o ile (i) znajduje się on przez cały czas pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo izraelskie w przypadku Izraela, lub osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z innych państw wymienionych w załączniku III, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, oraz (ii) jego główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w Izraelu w przypadku Izraela, lub w państwie członkowskim w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich;

17) „przynależność państwowa", w odniesieniu do przewoźnika lotniczego, oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii jak prawo własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;

18) „nieregularny przewóz lotniczy" oznacza każdy zarobkowy przewóz lotniczy inny niż regularny przewóz lotniczy;

19) „koncesja" oznacza (i) w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – koncesję i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i wszelkich zastępujących je instrumentów, oraz (ii) w przypadku Izraela – licencję przewoźnika lotniczego i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie art. 18 izraelskiej ustawy o żegludze powietrznej z 2011 r. i wszelkich późniejszych instrumentów;

20) „cena" oznacza:

a) „taryfy lotnicze" płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom, lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów i bagażu w ramach przewozów lotniczych, oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze; oraz

b) „stawki lotnicze" płacone za przewóz ładunku, oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi stawki te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze.

Definicja ta obejmuje, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym transportem lotniczym, a także warunki, jakim podlega;

21) „główne miejsce prowadzenia działalności" oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego w państwie Umawiającej się Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, zgodnie z jego koncesją;

22) „obowiązek użyteczności publicznej" oznacza każdy obowiązek nałożony na przewoźników lotniczych w celu zapewnienia na określonej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania cen i minimalnej zdolności przewozowej, których przewoźnicy lotniczy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy. Przewoźnicy lotniczy mogą uzyskać rekompensatę od zainteresowanej Umawiającej się Strony za wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej;

23) „regularny przewóz lotniczy" oznacza serię lotów posiadających wszystkie następujące cechy:

a) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego upoważnionych agentów);

b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między dwoma tymi samymi portami lotniczymi lub większą ich liczbą:

— zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, albo

— w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;

24) „SESAR" (europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji) oznacza techniczny aspekt wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, umożliwiający skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój oraz wdrożenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;

25) „subwencja" oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez właściwe władze, organ władz państwowych, organizację regionalną lub inną organizację publiczną, tj. w przypadku gdy:

a) praktyka właściwych władz, organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie środków, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, dokapitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankructwem lub ubezpieczenie;

b) dochód właściwych władz, organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej, który jest skądinąd należny, został utracony lub nie uzyskano go;

c) właściwe władze, organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub usługi inne niż ogólna infrastruktura, lub zakupuje towary lub usługi; lub

d) właściwe władze, organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania, lub powierza lub nakazuje prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji określonych w literach a), b) i c), które zazwyczaj zostałyby przypisane organom władz państwowych, a w praktyce nie różną się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez organy władz państwowych;

i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;

26) „terytorium" oznacza, w odniesieniu do Izraela, terytorium Państwa Izrael oraz, w odniesieniu do Unii Europejskiej, obszary lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i morza terytorialne, na których zastosowanie mają Traktaty UE, na warunkach określonych w tych traktatach i we wszelkich zastępujących je aktach prawnych. Stosowanie niniejszej Umowy do portu lotniczego w Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy, oraz do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego w Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków UE w dziedzinie lotnictwa na dzień 18 września 2006 r., obowiązujących pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie z deklaracją ministrów w sprawie portu lotniczego w Gibraltarze uzgodnioną w Kordobie dnia 18 września 2006 r. Stosowanie niniejszej Umowy jest rozumiane jako pozostające bez uszczerbku dla statusu terytoriów, które przeszły pod administrację Izraela po czerwcu 1967 r.;

27) „opłata od użytkownika" oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

Artykuł 2

Prawa przewozowe

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie, zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony:

a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

b) prawo do lądowania na jej terytorium w jakimkolwiek celu poza zabraniem na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunku i/lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);

c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do lądowania na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, załadunku lub wyładunku bagażu, towarów i/lub poczty osobno lub łącznie; oraz

d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

2. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie przyznaje przewoźnikom lotniczym:

a) Izraela prawa do zabierania na pokład, na terytorium któregokolwiek państwa członkowskiego, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;

b) Unii Europejskiej prawa do zabierania na pokład, na terytorium Izraela, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium Izraela.

Artykuł 3

Udzielanie zezwoleń

1. Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron, właściwe władze udzielają odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Izraela:

— główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Izraelu, a przewoźnik lotniczy otrzymał ważną koncesję zgodnie z prawem Izraela; oraz

— Izrael sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym; oraz

— przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Izraela i/lub jego obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

— główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z Traktatami UE, a przewoźnik lotniczy otrzymał ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

— państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, przy czym właściwe władze są wyraźnie określone; oraz

— przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich Unii Europejskiej i/lub obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej, bądź innych państw wymienionych w załączniku III i/lub obywateli tych innych państw;

c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez właściwe władze w zakresie wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego; oraz

d) utrzymuje się w mocy i stosuje postanowienia artykułu 13 i artykułu 14.

Artykuł 3a

Wzajemne uznawanie ustaleń regulacyjnych w zakresie zdolności i przynależności państwowej przewoźnika lotniczego

Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron, właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony uznają wszelkiego rodzaju ustalenia w zakresie zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez właściwe władze pierwszej Umawiającej się Strony w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w lit. a) poniżej:

a) jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia, właściwe władze Umawiającej się Strony otrzymującej mają szczególne powody do uzasadnionych obaw, że pomimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, warunki przewidziane w artykule 3 niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania odpowiednich upoważnień lub zezwoleń nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym te władze oraz przedstawiają konkretne przyczyny swoich obaw. W takim wypadku każda Umawiająca się Strona może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele właściwych władz Umawiających się Stron, i/lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju są rozpatrywane w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda Umawiająca się Strona może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie artykułu 22 niniejszej Umowy, oraz może, zgodnie z artykułem 22 ustępy 7 i 9, podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na podstawie artykułu 24.

b) Niniejsze procedury nie obejmują uznawania ustaleń dotyczących:

(i) certyfikatów lub licencji bezpieczeństwa;

(ii) uzgodnień w dziedzinie ochrony; lub

(iii) zakresu ubezpieczenia.

Artykuł 4

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

1. Właściwe władze każdej Umawiającej się Strony mogą odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofnąć je, zawiesić lub ograniczyć, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, w przypadku gdy:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Izraela:

— główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Izraelu lub przewoźnik lotniczy nie otrzymał ważnej koncesji zgodnie z mającym zastosowanie prawem Izraela; lub

— Izrael nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym; lub

— przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą Izraela i/lub jego obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

— główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z Traktatami UE lub przewoźnik lotniczy nie otrzymał koncesji zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub

— państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub

— przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich Unii Europejskiej i/lub obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej, bądź innych państw wymienionych w załączniku III i/lub obywateli tych innych państw;

c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w artykule 6 niniejszej Umowy;

d) nie utrzymuje się w mocy lub nie stosuje postanowień artykułu 13 i artykułu 14; lub

e) Umawiająca się Strona dokonała ustalenia zgodnie z artykułem 7, z którego to ustalenia wynika, że warunki w zakresie otoczenia konkurencyjnego nie są przestrzegane.

2. Prawa określone w niniejszym artykule są wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z właściwymi władzami drugiej Umawiającej się Strony, chyba że konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ustępu 1 litera c) lub d).

Artykuł 5

Inwestycje

1. Niezależnie od artykułu 3 i artykułu 4 niniejszej Umowy oraz po sprawdzeniu przez Wspólny Komitet zgodnie z artykułem 22 ustęp 10, że istnieją wzajemne rozwiązania, Umawiające się Strony mogą umożliwić nabycie większościowego udziału w przewoźnikach lotniczych z Izraela i/lub skutecznej kontroli nad nimi przez państwa członkowskie Unii Europejskiej lub ich obywateli, lub w przewoźnikach lotniczych Unii Europejskiej przez Izrael lub jego obywateli, zgodnie z warunkami określonymi w ustępie 2 niniejszego artykułu.

2. W odniesieniu do ustępu 1 niniejszego artykułu, poszczególne inwestycje Umawiających się Stron są dozwolone indywidualnie na mocy wcześniejszej decyzji Wspólnego Komitetu, zgodnie z artykułem 22 ustęp 2 niniejszej Umowy.

Decyzja ta określa warunki związane z eksploatacją uzgodnionych linii na podstawie niniejszej Umowy oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Umawiającymi się Stronami. Do tego typu decyzji nie stosuje się postanowień artykułu 22 ustęp 9 niniejszej Umowy.

Artykuł 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium jednej Umawiającej się Strony lub podczas pobytu na jej terytorium, przewoźnicy lotniczy drugiej Umawiającej się Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowe przewozy lotnicze, oraz opuszczania przez nie tego terytorium, lub mających zastosowanie w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych i żeglugi powietrznej w ramach międzynarodowego transportu lotniczego.

2. Przekraczając granice terytorium jednej Umawiającej się Strony lub podczas pobytu na jej terytorium pasażerowie, załoga lub ładunek przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium pasażerów, załogi lub ładunku znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, oraz opuszczania przez nich jej terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracyjnych, paszportowych, celnych i kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.

Artykuł 7

Otoczenie konkurencyjne

1. Umawiające się Strony potwierdzają stosowanie w odniesieniu do niniejszej Umowy postanowień zawartych w tytule IV rozdziału 3 („Konkurencja") Układu o stowarzyszeniu.

2. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie uczciwego i konkurencyjnego otoczenia dla wykonywania przewozów lotniczych. Umawiające się Strony uznają, że przewoźnicy lotniczy stosują uczciwe i zgodne z zasadami konkurencji praktyki najczęściej wtedy, gdy działają w warunkach w pełni rynkowych i nie są subwencjonowani, oraz wtedy, gdy zapewniony jest neutralny i niedyskryminujący dostęp do urządzeń i usług w portach lotniczych oraz przydział czasu na start lub lądowanie.

3. Jeżeli Umawiająca się Strona stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w szczególności wynikające z subwencji, mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki dla konkurowania jej przewoźników lotniczych, ta Umawiająca się Strona może przedstawić swoje uwagi drugiej Umawiającej się Stronie. Strona ta może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 22 niniejszej Umowy. Konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od dnia otrzymania takiego wniosku. Nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie trzydziestu (30) dni od dnia rozpoczęcia konsultacji stanowi dla Umawiającej się Strony, która wystąpiła z wnioskiem o konsultacje, podstawę do

podjęcia działań zmierzających do odmowy udzielenia, wstrzymania, cofnięcia, zawieszenia lub obwarowania stosownymi warunkami zezwoleń dla danego przewoźnika lotniczego lub danych przewoźników lotniczych, zgodnie z artykułem 4.

4. Działania, o których mowa w ustępie 3, muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Działania takie podejmowane są wyłącznie w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych odnoszących korzyści z warunków, o których mowa w ustępie 3, i pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej Umawiającej się Strony do podjęcia działań zgodnie z artykułem 23.

5. Umawiające się Strony zgadzają się, że udział rządu Izraela w dodatkowych kosztach związanych z ochroną ponoszonych przez izraelskich przewoźników lotniczych zgodnie z instrukcjami rządu Izraela nie stanowi nieuczciwej praktyki konkurencyjnej i nie jest uważany za subwencję dla celów niniejszego artykułu, pod warunkiem że:

a) wsparcie takie obejmuje wyłącznie koszty, jakie przewoźnicy lotniczy z Izraela z konieczności ponoszą wdrażając dodatkowe środki ochrony wymagane przez władze izraelskie, a które nie są nakładane na przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej lub nie są przez nich ponoszone; oraz

b) takie koszty ochrony są wyraźnie określone i wyrażone liczbowo przez Izrael; oraz

c) Wspólny Komitet otrzymuje raz w roku sprawozdanie na temat całkowitej sumy kosztów ochrony i wskaźnika udziału rządu Izraela w tych kosztach w poprzednim roku.

6. Każda Umawiająca się Strona, po przekazaniu powiadomienia drugiej Umawiającej się Stronie, może zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia spraw związanych z niniejszym artykułem.

7. Postanowienia niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Umawiających się Stron w odniesieniu do obowiązków użyteczności publicznej na terytorium Umawiających się Stron.

Artykuł 8

Możliwości handlowe

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

1. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mają prawo do otwierania biur i obiektów na terytorium drugiej Umawiającej się Strony wymaganych w celu świadczenia usług w zakresie transportu lotniczego oraz promowania i sprzedaży tych usług, w tym usług pomocniczych i uzupełniających.

2. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony kadry kierowniczej, pracowników sprzedaży, personelu technicznego, operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do udzielania wsparcia przy świadczeniu usług transportu lotniczego.

Obsługa naziemna

3. a) Bez uszczerbku dla litery b) poniżej, każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Umawiającej się Strony posiada:

(i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna"), lub, według własnego uznania,

(ii) prawo wyboru dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej Umawiającej się Strony i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku;

b) prawa określone w literze a) podpunkty (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: przeładunek bagażu, obsługa płytowa, zaopatrzenie w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy terminalem lotniczym a statkiem powietrznym, podlegają wyłącznie ograniczeniom fizycznym lub operacyjnym zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi mającymi zastosowanie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. W przypadku gdy ograniczenia takie uniemożliwiają własną obsługę naziemną i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszystkie tego rodzaju usługi udostępnia się na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym; ceny takich usług nie mogą przekraczać ich całkowitych kosztów uwzględniających uzasadnioną stopę zwrotu z aktywów po odliczeniu amortyzacji.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

4. Każdy przewoźnik lotniczy każdej Umawiającej się Strony może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio i/lub, według własnego uznania, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego, przez internet lub przez każdy inny dostępny kanał. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo do sprzedaży takich usług transportu lotniczego, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymienialnych.

5. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać, w dowolnej chwili, w dowolny sposób, bez ograniczeń lub opodatkowania i po oficjalnym obowiązującym kursie wymiany, wymiany na dowolne waluty wymienialne i przelewu, na żądanie, uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Umawiającej się Strony na swoje własne terytorium oraz – z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezgodne z ogólnie stosowanymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi – do wybranego przez siebie kraju lub krajów.

6. Przewoźnikom lotniczym każdej Umawiającej się Strony zezwala się na pokrywanie w walucie miejscowej wydatków poniesionych na miejscu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w tym zakupów paliwa. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mogą, według własnego uznania,

pokrywać takie wydatki dokonywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w walutach wymienialnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

Porozumienia o współpracy

7. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy, każdy przewoźnik lotniczy jednej Umawiającej się Strony może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii z:

a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Umawiających się Stron; oraz

b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz

c) dowolnymi przewoźnikami transportu naziemnego, lądowego lub morskiego;

pod warunkiem że (i) przewoźnik wykonujący przewóz posiada odpowiednie prawa przewozowe oraz (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie prawa do obsługi danej trasy na podstawie odpowiednich postanowień dwustronnych oraz (iii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień. Przy sprzedaży usług przewozu pasażerskiego obejmujących dzielenie oznaczeń linii, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie przy odprawie lub przed wejściem na pokład, w przypadku gdy nie jest wymagana odprawa przy locie z przesiadką, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

Transport naziemny

8. a) W odniesieniu do przewozów pasażerskich, przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie na podstawie tego, że takie usługi transportu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą. Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mają swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie konkretnego porozumienia przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mogą brać pod uwagę między innymi interesy konsumentów i ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z powierzchnią i zdolnością przewozową.

b) Ponadto, niezależnie od jakiegokolwiek postanowienia niniejszej Umowy, zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych Umawiających się Stron na wykorzystywanie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnych punktów w Izraelu i Unii Europejskiej, lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, włącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Procedura celna i infrastruktura celna w porcie lotniczym są dostępne dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą naziemną czy lotniczą. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innym przewoźnikiem transportu naziemnego, w tym transportu naziemnego wykonywanego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi intermodalne przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą połączony transport lotniczy i naziemny, pod warunkiem że nadawcy adunków są właściwie poinformowani o warunkach takiego przewozu.

Leasing

9. a) Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony są uprawnieni do obsługi uzgodnionych linii przy użyciu statków powietrznych wziętych w leasing z załogą lub bez załogi, od dowolnego przewoźnika lotniczego, w tym przewoźnika z państw trzecich, pod warunkiem że wszyscy uczestnicy takich porozumień spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień.

b) Żadna Umawiająca się Strona nie może wymagać od przewoźników lotniczych, którzy oddają w leasing swoje urządzenia, by posiadali oni prawa przewozowe zgodnie z niniejszą Umową;

c) W celu wykonywania praw przewidzianych w niniejszej Umowie, branie w leasing przez izraelskiego przewoźnika lotniczego lub przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, innego niż wymienione w załączniku III, ma miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Leasing tego rodzaju przedkłada się (i) do wcześniejszego zatwierdzenia przez władzę wydająca koncesję przewoźnikowi lotniczemu biorącemu w leasing oraz (ii) do informacji właściwej władzy drugiej Umawiającej się Strony, gdzie statek powietrzny wzięty w leasing wraz z załogą ma być eksploatowany.

Dla celów niniejszego ustępu termin „statek powietrzny" oznacza statek powietrzny przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego, który nie podlega zakazowi prowadzenia działalności w Unii Europejskiej i/lub w Izraelu.

Franczyza / Oznaczanie marką

10. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, którejkolwiek Umawiającej się Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień, zwłaszcza tych zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

Przydziały czasu na start lub lądowanie

11. Każda Umawiająca się Strona zapewnia stosowanie swoich procedur, wytycznych i przepisów dotyczących zarządzania przydziałami czasu mającymi zastosowanie w portach lotniczych na terytorium tej Umawiającej się Strony, w sposób przejrzysty, efektywny i wolny od dyskryminacji.

Konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu

12. Jeżeli jedna Umawiająca się Strona uważa, że druga Umawiająca się Strona naruszyła postanowienia niniejszego artykułu, może powiadomić drugą Umawiającą się Stronę o swoich ustaleniach i zwrócić się z wnioskiem o konsultacje zgodnie z artykułem 22 ustęp 4.

Artykuł 9

Cła i opłaty

1. Przy przekraczaniu granicy terytorium jednej Umawiającej się Strony, statki powietrzne eksploatowane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, urządzenia naziemne, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi produkty takie, jak żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykorzystywanego w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są: a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, lub przez Unię Europejską, oraz b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że takie urządzenia i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej Umawiającej się Strony i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;

b) urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki), wwiezione na terytorium jednej Umawiającej się Strony w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, używane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego;

c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;

d) materiały drukowane, określone przez ustawodawstwo celne każdej Umawiającej się Strony, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej Umawiającej się Strony i zabrane na pokład w celu wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli materiały te mają zostać użyte w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium; oraz

e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia Umawiającej się Stronie nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego operującego między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium. Przekraczając granicę lub przebywając na terytorium jednej Umawiającej się Strony przewoźnicy drugiej Umawiającej się Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych drugiej Umawiającej się Strony dotyczących sprzedaży, zaopatrzenia i wykorzystania paliwa lotniczego.

4. Normalne wyposażenie statków powietrznych, a także materiały, zapasy i części zapasowe, o których mowa w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego jednej Umawiającej się Strony, mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za zgodą władz celnych tej Umawiającej się Strony oraz mogą zostać poddane nadzorowi lub kontroli wspomnianych władz do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia w inny sposób, zgodnie z przepisami celnymi.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w przypadku, gdy przewoźnicy lotniczy jednej Umawiającej się Strony zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z takich zwolnień udzielonych przez drugą Umawiającą się Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony przedmiotów wyszczególnionych w ustępach 1 i 2.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa żadnej Umawiającej się Strony do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do zużycia na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na podatek VAT, z wyjątkiem takiego podatku od towarów importowanych. Niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich konwencji obowiązujących między państwem członkowskim Unii Europejskiej a Izraelem w celu unikania podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

Artykuł 10

Opłaty od użytkownika za korzystanie z portów lotniczych oraz urządzeń i usług lotniczych

1. Każda Umawiająca się Strona zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony z tytułu korzystania z usług żeglugi powietrznej i usług kontroli ruchu lotniczego były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakiemukolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

2. Każda Umawiająca się Strona zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe

władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony z tytułu korzystania z portu lotniczego, ochrony lotnictwa oraz innych powiązanych urządzeń i usług, były niedyskryminacyjne i równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Opłaty te mogą odzwierciedlać całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i usług portu lotniczego oraz ochrony lotnictwa w tym porcie lotniczym lub w ramach systemu tego portu lotniczego, ale nie przekraczają tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać uzasadniony dochód z aktywów po odliczeniu amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych w momencie ustalania tych opłat jakiemukolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. Każda Umawiająca się Strona zachęca do konsultacji między właściwymi władzami lub podmiotami nakładającymi opłaty na jej terytorium a przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z usług i urządzeń lub organami ich reprezentującymi, oraz zachęca właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty do zapewnienia każdemu z użytkowników portów lotniczych lub ich przedstawicieli bądź stowarzyszeń informacji na temat poszczególnych elementów, na podstawie których określa się strukturę lub wysokość wszystkich opłat pobieranych w każdym porcie lotniczym przez zarządzających portami lotniczymi, niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu zasadności opłat zgodnie z zasadami określonymi w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda Umawiająca się Strona zachęca właściwe władze nakładające opłaty do informowania użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian opłat od użytkownika, tak aby umożliwić tym władzom rozważenie opinii wyrażonych przez użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

4. Żadna Umawiająca się Strona nie może zostać uznana za naruszającą postanowienie niniejszego artykułu w ramach procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w artykule 23, chyba że: a) nie dokona w rozsądnym terminie przeglądu opłaty bądź praktyki będącej przedmiotem skargi drugiej Umawiającej się Strony; lub b) po przeprowadzeniu takiego przeglądu nie podejmie wszystkich działań będących w jej mocy w celu zaradzenia skutkom wszelkiego rodzaju opłat bądź praktyk, które są niezgodne z postanowieniami niniejszego artykułu.

Artykuł 11

Ustalanie cen

1. Umawiające się Strony zezwalają na swobodne ustalanie cen przez przewoźników lotniczych w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.

2. Umawiające się Strony nie nakładają wymogu zgłaszania cen.

3. Właściwe władze mogą prowadzić rozmowy w celu omówienia spraw, takich jak między innymi ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione lub dyskryminujące ceny.

Artykuł 12

Dane statystyczne

1. Każda Umawiająca się Strona udostępnia drugiej Umawiającej się Stronie dane statystyczne wymagane zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz, na żądanie, inne dostępne informacje statystyczne, jakie mogą być w uzasadnionych przypadkach niezbędne przy dokonywaniu przeglądu wykonywania przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową.

2. Umawiające się Strony współpracują ze sobą w ramach Wspólnego Komitetu powołanego na mocy artykułu 22 w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

Artykuł 13

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Bez uszczerbku dla kompetencji organów ustawodawczych Umawiających się Stron, Umawiające się Strony ściśle współpracują w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa w celu ustanowienia, na ile jest to możliwe w praktyce, zharmonizowanych przepisów lub wzajemnie uznawanych norm bezpieczeństwa. Wspólny Komitet, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, nadzoruje ten proces współpracy.

2. Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady lub procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część A, zgodnie z treścią załącznika VI.

3. Dla celów wykonywania transportu lotniczego zgodnie z niniejszą Umową, właściwe władze Umawiających się Stron uznają ważność świadectw zdatności do lotu, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych bądź uznanych za ważne przez władze drugiej Umawiającej się Strony i pozostających w mocy, pod warunkiem że wymogi dotyczące uzyskania tych świadectw lub licencji spełniają przynajmniej minimalne normy, jakie mogą zostać ustanowione na podstawie Konwencji. Właściwe władze mogą jednakże, w związku z lotami nad ich terytorium, odmówić uznania ważności świadectw kwalifikacji i licencji wydanych swoim obywatelom lub uznanych za ważne przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony.

4. Każda Umawiająca się Strona może w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o konsultacje dotyczące norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę w odniesieniu do urządzeń lotniczych, załóg statków powietrznych, statków powietrznych oraz eksploatacji statków powietrznych. Takie konsultacje odbywają się w ciągu trzydziestu (30) dni od daty złożenia wniosku.

5. Jeżeli w wyniku takich konsultacji jedna Umawiająca się Strona uzna, że druga Umawiająca się Strona nie utrzymuje w skuteczny sposób i nie stosuje norm bezpieczeństwa w obszarach, o których mowa w ustępie 4, spełniających normy ustanowione w tym czasie zgodnie z Konwencją, druga Umawiająca się Strona jest informowana o takich ustaleniach, a także o działaniach uznanych za konieczne w celu zapewnienia zgodności z normami ICAO. Druga Umawiająca się Strona podejmuje wówczas stosowne działania naprawcze w uzgodnionym terminie.

6. Umawiające się Strony zapewniają, aby statki powietrzne zarejestrowane w jednej z Umawiających się Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych na mocy Konwencji, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze tej drugiej Umawiającej się Strony na pokładzie

i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego oraz załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

7. Właściwe władze każdej Umawiającej się Strony mogą podejmować wszelkie niezbędne i natychmiastowe środki w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, jakikolwiek element statku powietrznego lub jego eksploatacja mogą:

a) nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji, lub

b) dawać powody do poważnych obaw, na podstawie kontroli, o której mowa w ustępie 6, zgodnie z artykułem 16 Konwencji, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji, lub

c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne normy ustanowione na podstawie Konwencji nie są utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane.

8. W przypadku gdy właściwe władze jednej Umawiającej się Strony podejmują działania zgodnie z ustępem 7, niezwłocznie informują o tym właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, podając powody podjętych działań.

9. W przypadku gdy pilne działanie jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji przewoźnika lotniczego, każda Umawiająca się Strona zachowuje prawo do natychmiastowego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

10. W przypadku gdy nie zaprzestano stosowania środków podjętych zgodnie z ustępem 7 lub 9, mimo że ustały przesłanki do ich podjęcia, każda Umawiająca się Strona może odwołać się w tej sprawie do Wspólnego Komitetu.

Artykuł 14

Ochrona lotnictwa

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r. oraz Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., w zakresie w jakim Umawiające się Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły Umawiające się Strony.

2. Na żądanie Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urządzeń żeglugi powietrznej, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Umawiające się Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile je stosują, z zaleconymi zasadami postępowania ustanowionymi przez ICAO i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy dotyczące ochrony mają zastosowanie do Umawiających się Stron. Umawiające się Strony nakładają na użytkowników statków powietrznych zarejestrowanych u nich, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium, wymóg działania co najmniej zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

4. Każda z Umawiających się Stron zapewnia podjęcie na swoim terytorium skutecznych środków mających na celu ochronę statków powietrznych, prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzania odpowiednich kontroli załogi, ładunku (w tym bagażu rejestrowanego) oraz zapasów pokładowych przed i podczas wchodzenia na pokład lub załadunku, a także dostosowanie takich środków do zwiększonego zagrożenia. Każda Umawiająca się Strona wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ustępie 3, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim. W przypadku, gdy Umawiająca się Strona zostaje poinformowana o konkretnym zagrożeniu dotyczącym konkretnego lotu lub lotów z lub na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, informuje o tym drugą Umawiającą się Stronę, a w celu uwzględnienia tego konkretnego zagrożenia może podjąć decyzję o podjęciu specjalnych środków ochrony, zgodnie z ustępem 6.

5. Umawiające się Strony zobowiązują się do podjęcia działań, których celem będzie wzajemne uznanie swoich norm bezpieczeństwa. W tym celu Umawiające się Strony dokonują ustaleń administracyjnych umożliwiających prowadzenie konsultacji dotyczących istniejących lub planowanych środków ochrony lotnictwa oraz współpracy i wymiany informacji na temat wdrażanych przez Umawiające się Strony środków kontroli jakości. Umawiająca się Strona może również wystąpić z wnioskiem o współpracę do drugiej Umawiającej się Strony w celu dokonania oceny, czy specjalne środki ochrony stosowane przez drugą Umawiającą się Stronę spełniają wymogi Umawiającej się Strony, która wystąpiła z wnioskiem. Uwzględniając wyniki oceny, Umawiająca się Strona występująca z wnioskiem może zadecydować, że na terytorium drugiej Umawiającej się Strony stosowane są środki bezpieczeństwa o równoważnym standardzie, w wyniku czego pasażerowie tranzytowi, bagaż tranzytowy i/lub ładunkitranzytowe mogą zostać wyłączone z powtórnej kontroli bezpieczeństwa na terytorium Umawiającej się Strony występującej z wnioskiem. Decyzja taka jest przekazywana drugiej Umawiającej się Stronie.

6. Każda Umawiająca się Strona przychyla się w swoich działaniach do wszelkich wniosków drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych specjalnych środków ochrony

w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem nagłych wypadków, każda Umawiająca się Strona poinformuje z wyprzedzeniem drugą Umawiającą się Stronę o wszelkich specjalnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda Umawiająca się Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków ochrony, zgodnie z artykułem 22 niniejszej Umowy.

7. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, urządzeń portów lotniczych lub żeglugi powietrznej, Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby zaistnienia aktu.

8. Każda Umawiająca się Strona podejmuje wszelkie środki, które uzna za możliwe do wykonania, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny, który był przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych bezprawnych aktów ingerencji, znajdujący się na powierzchni ziemi na jej terytorium, został zatrzymany na powierzchni ziemi, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Tam, gdzie jest to możliwe, wspomniane środki podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

9. Jeżeli Umawiająca się Strona ma uzasadnione powody, aby sądzić, że druga Umawiająca się Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, ta Umawiająca się Strona składa wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną.

10. Bez uszczerbku dla artykułu 4, nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od dnia złożenia wspomnianego wniosku stanowi podstawę do wstrzymania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia stosownych warunków na zezwolenie eksploatacyjne jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych tej drugiej Umawiającej się Strony.

11. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia Umawiająca się Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem terminu piętnastu (15) dni.

12. Bez uszczerbku dla potrzeby podjęcia natychmiastowych działań w celu zapewnienia ochrony transportu, Umawiające się Strony potwierdzają, że przy rozważaniu środków ochrony każda Umawiająca się Strona ocenia ich ewentualne negatywne skutki ekonomiczne i operacyjne dla wykonywania przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową i, jeśli nie istnieją ograniczenia prawne, uwzględnia te czynniki przy określaniu środków koniecznych i odpowiednich dla sprostania problemom w zakresie ochrony.

13. Jakiekolwiek działanie podjęte zgodnie z ustępem 10 lub 11 zostaje zakończone po spełnieniu przez drugą Umawiającą się Stronę postanowień niniejszego artykułu.

14. Niezależnie od niniejszego artykułu, Umawiające się Strony zgadzają się, że żadna ze Stron nie będzie zobowiązana do ujawniania informacji, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo narodowe każdej z Umawiających się Stron.

Artykuł 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Umawiające się Strony zgadzają się ściśle współpracować w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na Izrael, co pozwoli poprawić bezpieczeństwo i całkowitą wydajność ruchu lotniczego, zoptymalizować zdolności przewozowe i zminimalizować opóźnienia. W tym celu Izrael zaangażuje się w prace Komitetu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w charakterze obserwatora. Wspólny Komitet nadzoruje ten proces współpracy.

2. Mając na względzie uproszczenie stosowania prawodawstwa dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na swoich terytoriach:

a) Izrael podejmuje niezbędne środkiw celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez ustanowienie stosownego krajowego organu nadzorczego funkcjonalnie niezależnego przynajmniej od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej; oraz

b) Unia Europejska włącza Izrael do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących usług żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez odpowiednią koordynację SESAR.

3. a) Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część B sekcja A, zgodnie z treścią załącznika VI.

b) Umawiające się Strony dokładają wszelkich starań, aby działać zgodnie z wymogami regulacyjnymi i normami Unii Europejskiej w dziedzinie transportu lotniczego określonymi w załączniku IV część B sekcja B, zgodnie z treścią załącznika VI.

Artykuł 16

Środowisko

1. Umawiające się Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa międzynarodowego.

2. Umawiające się Strony potwierdzają, że do zminimalizowania wpływu lotnictwa cywilnego na środowisko niezbędne jest podjęcie efektywnych działań na szczeblu ogólnoświatowym, regionalnym, krajowym i/lub lokalnym.

3. Umawiające się Strony uznają znaczenie współpracy oraz, w ramach wielostronnych dyskusji, rozważenia i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko i gospodarkę, a także zapewnienia pełnej zgodności wszelkich środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.

4. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych władz Umawiających się Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że stosuje się je bez względu na przynależność państwową.

5. Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część C, zgodnie z treścią załącznika VI.

Artykuł 17

Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje zobowiązania wynikające z Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Konwencja Montrealska).

2. Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część D, zgodnie z treścią załącznika VI.

Artykuł 18

Prawa konsumenta i ochrona danych osobowych

Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część E, zgodnie z treścią załącznika VI.

Artykuł 19

Komputerowe systemy rezerwacji

Umawiające się Strony stosują do prowadzenia komputerowych sustemów rezerwacji swoje przepisy ustawowe i wykonawcze, w tym przepisy dotyczące konkurencji, w sposób sprawiedliwy i wolny od dyskryminacji. Komputerowe systemy rezerwacji, przewoźnicy lotniczy i biura podróży jednej Umawiającej się Strony traktowane są na równi z komputerowymi systemami rezerwacji, przewoźnikami lotniczymi i biurami podróży działającymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 20

Aspekty społeczne

Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część F, zgodnie z treścią załącznika VI.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

Artykuł 21

Interpretacja i wykonanie

1. Umawiające się Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy, a w szczególności za spełnienie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego wyszczególnionych w załączniku IV, zgodnie z treścią załącznika VI.

3. Każda Umawiająca się Strona przekazuje drugiej Umawiającej się Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela jej pomocy, z zastrzeżeniem mającego zastosowanie prawa danej Umawiającej się Strony, w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń, prowadzonych przez tą drugą Umawiającą się Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

4. W każdym przypadku, gdy Umawiające się Strony działają w ramach uprawnień przyznanych na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają znaczenie dla drugiej Umawiającej się Strony, i które dotyczą władz lub przedsiębiorstw drugiej Umawiającej się Strony, właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

Artykuł 22

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się komitet składający się z przedstawicieli Umawiających się Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem"), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej właściwe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach przewidzianych w niniejszej Umowie.

2. Decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Umawiających się Stron. Umawiające się Strony wprowadzą je w życie zgodnie z własnymi zasadami.

3. Wspólny Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb i przynajmniej raz w roku. Każda Umawiająca się Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia.

5. Umawiająca się Strona może również wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba, że Umawiające się Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu właściwego wykonywania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony wymieniają informacje, a na wniosek którejkolwiek Umawiającej się Strony przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Jeżeli według jednej z Umawiających się Stron decyzja Wspólnego Komitetu nie jest właściwie wykonywana przez drugą Umawiającą się Stronę, może ona wystąpić z wnioskiem o omówienie tej kwestii przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od dnia wniesienia sprawy, Umawiająca się Strona występująca z wnioskiem może podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 24.

8. Decyzje Wspólnego Komitetu określają datę ich wdrożenia przez Umawiające się Strony oraz wszelkie inne informacje mogące dotyczyć podmiotów gospodarczych.

9. Bez uszczerbku dla ustępu 2, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przekazanej mu sprawy w ciągu sześciu miesięcy od dnia jej wniesienia, Umawiające się Strony mogą podjąć odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na mocy artykułu 24.

10. Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami w zakresie udziałów większościowych lub zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami Umawiających się Stron.

11. Wspólny Komitet rozwija także współpracę poprzez:

a) realizację konkretnych zadań związanych z procesem współpracy regulacyjnej, jak określono w tytule II niniejszej Umowy;

b) wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;

c) stałe badanie społecznych skutków Umowy, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;

d) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy;

e) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian niniejszej Umowy; oraz

f) podejmowanie kwestii związanych ze stosowaniem załącznika IV sekcja A.1 (wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów).

12. Wspólnym celem Umawiających się Stron jest maksymalizacja korzyści dla konsumentów, przewoźników lotniczych, rynku pracy i społeczności lokalnych po obu stronach poprzez rozszerzenie niniejszej Umowy na państwa trzecie. W tym celu Wspólny Komitet opracowuje wniosek dotyczący warunków i procedur, w tym niezbędnych zmian w niniejszej Umowie, niezbędnych do przystąpienia do niniejszej Umowy przez państwa trzecie.

Artykuł 23

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Każda Umawiająca się Strona może drogą dyplomatyczną zgłosić Radzie Stowarzyszenia, ustanowionej na mocy Układu o stowarzyszeniu, każdy spór dotyczący stosowania lubinterpretacji niniejszej Umowy, który nie został rozstrzygnięty zgodnie z art. 22. Do celów niniejszego artykułu funkcje Wspólnego Komitetu sprawuje Rada Stowarzyszenia ustanowiona na mocy Układu o stowarzyszeniu.

2. Rada Stowarzyszenia może rozstrzygnąć spór w drodze decyzji.

3. Umawiające się strony podejmują właściwe środkiw celu wdrożenia decyzji, o której mowa w ustępie 2.

4. Jeżeli Umawiające się Strony nie są w stanie rozstrzygnąć sporu zgodnie z ustępem 2, spór, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, przekazuje się do trybunału arbitrażowego złożonego z trzech arbitrów, zgodnie z procedurą określoną poniżej:

a) każda Umawiająca się Strona wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Umawiającą się Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez Umawiające się Strony w terminie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie, lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda Umawiająca się Strona może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku;

b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w literze a) powyżej, powinien być obywatelem państwa trzeciego utrzymującego stosunki dyplomatyczne z każdą z Umawiających się Stron w chwili jego wyznaczenia oraz sprawuje on funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;

c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz

d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Umawiające się Strony.

5. Na wniosek Umawiającej się Strony trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Umawiającej się Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał arbitrażowy ostatecznej decyzji.

6. Trybunał arbitrażowy stara się przyjmować wszelkie decyzje tymczasowe lub decyzje ostateczne na zasadzie konsensusu. W przypadku, gdy osiągnięcie konsensusu jest niemożliwe, trybunał arbitrażowy podejmuje decyzje większością głosów.

7. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie zastosuje się do decyzji trybunału arbitrażowego, podjętej zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie trzydziestu (30) dni od dnia notyfikacji wspomnianej decyzji, druga Umawiająca się Strona może, przez cały okres, w którym nie zastosowano się do tej decyzji, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje, których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie niestosującej się do decyzji.

Artykuł 24

Środki zabezpieczające

1. Umawiające się Strony podejmują wszelkie środki ogólne lub szczególne niezbędne do wypełnienia ich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy. Dopilnowują one osiągnięcia celów określonych w niniejszej Umowie.

2. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa, że druga Umawiająca się Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest absolutnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

3. Umawiająca się Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Umawiającą się Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie stosowne informacje.

4. Umawiające się Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Umawiające się Strony.

5. Bez uszczerbku dla artykułu 3 ustęp 1 litera d), artykułu 4 ustęp 1 litera d) oraz artykułu 13 i artykułu 14, odnośna Umawiająca się Strona nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem terminu jednego miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na mocy ustępu 3, chyba że procedura konsultacji na mocy ustępu 4 została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

6. Odnośna Umawiająca się Strona niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach i przekazuje wszystkie stosowne informacje.

7. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą, gdy Umawiająca się Strona niewypełniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

Artykuł 25

Rozszerzenie geograficzne obowiązywania Umowy

Umawiające się Strony zobowiązują się prowadzić stały dialog w celu zapewnienia zgodności niniejszej Umowy z procesem barcelońskim oraz realizacji ostatecznego celu, jakim jest wspólny eurośródziemnomorski obszar lotniczy. W związku z tym, zgodnie z artykułem 22 ustęp 11, w ramach Wspólnego Komitetu analizowana jest możliwość wzajemnego uzgadniania zmian w celu uwzględnienia podobnych eurośródziemnomorskich umów lotniczych.

Artykuł 26

Związek z innymi umowami

1. Postanowienia niniejszej Umowy zastępują odpowiednie postanowienia obowiązujących umów i porozumień dwustronnych między Izraelem a państwami członkowskimi. Jednakże, niezależnie od któregokolwiek z postanowień niniejszej Umowy, istniejące prawa przewozowe, porozumienia dotyczące ochrony, które wynikają z tych umów dwustronnych, lub inne porozumienia, które nie są objęte zakresem niniejszej Umowy lub które są bardziej korzystne, mogą być w dalszym ciągu realizowane. Jeśli chodzi o przewoźników lotniczych, takie prawa i porozumienia mogą w dalszym ciągu być realizowane przez:

a) przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, pod warunkiem że wykonywanie tych istniejących praw lub innych porozumień nie wiąże się z dyskryminacją przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej ze względu na ich przynależność państwową;

b) przewoźników lotniczych z Państwa Izrael.

2. Jeżeli Umawiające się Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu rozstrzygnięcia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju wydarzeń.

3. Niniejsza umowa pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich decyzji obydwu Umawiających się Stron dotyczących wdrażania przyszłych zaleceń wydawanych przez ICAO. Umawiające się Strony nie przytaczają niniejszej Umowy lub jakiejkolwiek jej części jako podstawy zastrzeżeń na forum ICAO co do odmiennej polityki w sprawach objętych niniejszą Umową.

4. Umawiające się Strony uzgadniają, że zawieranie w przyszłości porozumień dotyczących ochrony między Rządem Państwa Izrael a każdym z Rządów państw członkowskich Unii Europejskiej w obszarach związanych z ochroną, które wykraczają poza zakres kompetencji wyłącznych UE, nie będzie podlegało ograniczeniom ani zakazom. Umawiające się Strony uzgadniają jednak, że będą (i) dążyć do zawierania porozumień dotyczących ochrony na poziomie UE, tam gdzie jest to możliwe i zgodnie z artykułem 14 ustęp 5, oraz (ii) dostarczać Wspólnemu Komitetowi odpowiednie informacje dotyczące tych dwustronnych porozumień dotyczących ochrony, zgodnie z artykułem 14 ustęp 14.

Artykuł 27

Zmiany

1. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron chce dokonać zmian postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o swojej decyzji Wspólny Komitet. Zmiana niniejszej Umowy wchodzi w życie zgodnie z artykułem 30.

2. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej Umawiającej się Strony i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować decyzje dotyczące zmian załączników do niniejszej Umowy.

3. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej Umawiającej się Strony, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy, do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w obowiązujących przepisach tej Umawiającej się Strony w dziedzinie transportu lotniczego wymienionych w załączniku IV, w odniesieniu do zasady niedyskryminacji i zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.

4. Gdy jedna z Umawiających się Stron rozważa wprowadzenie nowego prawodawstwa lub zmiany w swoim obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego wymienionych w załączniku IV, informuje o tym drugą Umawiającą się Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Przekazywanie takich informacji oraz, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, wstępna wymiana poglądów może odbywać się na forum Wspólnego Komitetu.

5. Każda Umawiająca się Strona regularnie i w stosownym terminie informuje drugą Umawiającą się Stronę o nowo przyjętym prawodawstwie lub zmianach w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego wymienionych w załączniku IV. Przekazywanie takich informacji może odbywać się na forum Wspólnego Komitetu. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawodawstwa lub zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

6. W celu zapewnienia właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy Wspólny Komitet:

a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik IV i/lub załącznik VI do niniejszej Umowy, wprowadzając do niego nowe przepisy lub odnośne zmiany, w razie konieczności na zasadzie wzajemności; lub

b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub odnośne zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub

c) podejmuje decyzję w sprawie wszelkiego rodzaju innych środków, które zostaną przyjęte w rozsądnym terminie, dotyczących nowego prawodawstwa lub odnośnych zmian.

Artykuł 28

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony.

2. Każda ze Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Umawiającą się Stronę drogą dyplomatyczną o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego IATA, następującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą Umawiających się Stron.

Artykuł 29

Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej rejestruje się w ICAO i w Sekretariacie ONZ.

Artykuł 30

Stosowanie i wejście w życie

1. Niniejszą Umowę stosuje się tymczasowo, zgodnie z przepisami krajowymi Umawiających się Stron, od daty jej podpisania przez Umawiające się Strony.

2. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty przekazanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między Umawiającymi się Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych dla wejścia w życie niniejszej Umowy. Dla celów tej wymiany, Izrael przekazuje Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Izraelowi notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w Luksemburgu dnia dziesiątego czerwca roku dwa tysiące trzynastego, czyli zgodnie z kalendarzem hebrajskim drugiego dnia miesiąca tamuz roku pięć tysięcy siedemset siedemdziesiątego trzeciego, w dwóch egzemplarzach w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i w języku hebrajskim, przy czym każdy z tych tekstów jest jednakowo autentyczny.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

Magyarország részéről

Ghal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

Ingegerd Bendrot

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Stephen Hammond

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Ghall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

בשם ממשלת מדינת ישראל

ZAŁĄCZNIK I

UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

1. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku II do niniejszej Umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:

   a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

      punkty w Unii Europejskiej – jeden lub większa liczba punktów pośrednich w państwach Euromed ([1]), państwach WEOL ([2]) lub w krajach wymienionych w załączniku III – jeden lub większa liczba punktów w Izraelu;

   b) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Izraela:

      punkty w Izraelu – jeden lub większa liczba punktów pośrednich w państwach Euromed, państwach WEOL lub w państwach wymienionych w załączniku III – jeden lub większa liczba punktów w Unii Europejskiej.

3. Przewozy wykonywane zgodnie z ustępem 2 niniejszego załącznika mają swój początek lub koniec na terytorium Izraela, w przypadku przewoźników lotniczych z Izraela, oraz na terytorium Unii Europejskiej, w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej.

4. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mogą w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, i według własnego uznania:

   a) wykonywać loty w jednym lub w obu kierunkach;

   b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;

   c) obsługiwać punkty pośrednie, określone w ustępie 2 niniejszego załącznika, oraz punkty położone na terytoriach Umawiających się Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności;

   d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;

   e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego statku powietrznego na jakikolwiek inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie;

   f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron, bez uszczerbku dla artykułu 2 ustęp 2 niniejszej Umowy;

   g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony; oraz

   h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu.

5. Każda Umawiająca się Strona zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej przez nią w międzynarodowym transporcie lotniczym, na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie z tym prawem, żadna Umawiająca się Strona nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozu, ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względów na ochronę środowiska, ochronę zdrowia lub w związku ze stosowaniem artykułu 7 niniejszej Umowy.

6. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mogą obsługiwać, także w ramach porozumień o dzieleniu oznaczeń linii, każdy punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w wykazie określonych tras, pod warunkiem że nie wykonują oni praw piątej wolności.

7. Niezależnie od innych postanowień niniejszego załącznika, niniejsza Umowa nie przyznaje żadnych praw umożliwiających wykonywanie międzynarodowych przewozów lotniczych z/do/przez terytorium państwa trzeciego, które nie utrzymuje stosunków dyplomatycznych ze wszystkimi Umawiającymi się Stronami.

([1]) Termin „państwa Euromed" oznacza Maroko, Algierię, Tunezję, Libię, Egipt, Liban, Jordanię, Izrael, terytoria palestyńskie, Syrię i Turcję.

([2]) Termin „państwa WEOL" oznacza państwa będące stroną wielostronnej umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego. Są to: państwa członkowskie Unii Europejskiej, Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, Republika Chorwacji, była jugosłowiańska republika Macedonii, Republika Islandii, Republika Czarnogóry, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Kosowo zgodnie z rezolucją nr 1244 Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych.

ZAŁĄCZNIK II

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Niezależnie od postanowień ustępów 2 i 3 niniejszego załącznika, wszelkie prawa, w tym prawa przewozowe i bardziej korzystne warunki przyznane już na mocy dwustronnych umów lub porozumień między Izraelem a państwami członkowskimi Unii Europejskiej, istniejące w dniu podpisania niniejszej Umowy, są w dalszym ciągu wykonywane zgodnie z postanowieniami artykułu 3 niniejszej Umowy. Jeśli chodzi o przewoźników lotniczych, takie prawa i porozumienia mogą w dalszym ciągu być realizowane przez:

   a) przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, pod warunkiem że wykonywanie tych istniejących praw lub innych porozumień nie wiąże się z dyskryminacją przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej ze względu na ich przynależność państwową;

   b) przewoźników lotniczych z Państwa Izrael.

2. W odniesieniu do przewozów pasażerów, przewozów ładunków i/lub przewozów poczty, osobno lub łącznie, przewoźnicy lotniczy z Izraela i z państw członkowskich Unii Europejskiej są uprawnieni do korzystania z przywilejów trzeciej i czwartej wolności na określonych trasach z zastrzeżeniem następujących postanowień przejściowych:

   a) Od dnia podpisania niniejszej Umowy oraz w odniesieniu wyłącznie do regularnych przewozów lotniczych:

      (i) dla każdej trasy, z wyjątkiem tych określonych w załączniku V, upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania tygodniowej liczby częstotliwości określonej na mocy stosownych dwustronnych umów lub porozumień, bądź też siedmiu (7) częstotliwości tygodniowo, w zależności od tego, która z tych liczb jest wyższa; oraz

      (ii) na trasach określonych w załączniku V upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania tygodniowej liczby częstotliwości określonej w załączniku V.

      Od dnia podpisania niniejszej Umowy nie będzie żadnych ograniczeń dotyczących liczby upoważnionych przewoźników lotniczych dla danej trasy w odniesieniu do każdej z Umawiających się Stron.

   b) Od pierwszego dnia pierwszego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy i wyłącznie w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania:

      (i) na trasach określonych w części A załącznika V do niniejszej Umowy, trzech (3) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości określonej w załączniku V część A; oraz

      (ii) na każdej innej trasie, w tym na trasach określonych w załączniku V część B, siedmiu (7) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery a) podpunkt (i) oraz litery a) podpunkt (ii) powyżej.

   c) Od pierwszego dnia drugiego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy i wyłącznie w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania:

      (i) na trasach określonych w części A załącznika V do niniejszej Umowy, trzech (3) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery b) podpunkt (i) powyżej; oraz

      (ii) na każdej innej trasie, w tym na trasach określonych w załączniku V część B, siedmiu (7) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery b) podpunkt (ii) powyżej.

   d) Z zastrzeżeniem ustępu 4 poniżej, od pierwszego dnia trzeciego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy i wyłącznie w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania:

      (i) na trasach określonych w części A załącznika V do niniejszej Umowy, czterech (4) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery c) podpunkt (i) powyżej; oraz

      (ii) na każdej innej trasie, w tym na trasach określonych w załączniku V część B, siedmiu (7) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery c) podpunkt (ii) powyżej.

   e) Od pierwszego dnia czwartego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy i wyłącznie w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania:

      (i) na trasach określonych w części A załącznika V do niniejszej Umowy, czterech (4) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery d) podpunkt (i) powyżej; oraz

(ii) na każdej innej trasie, w tym na trasach określonych w załączniku V część B, siedmiu (7) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery d) podpunkt (ii) powyżej.

f) Od pierwszego dnia piątego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy zastosowanie mają postanowienia załącznika I a przewoźnicy lotniczy Umawiających się Stron są uprawnieni do swobodnego korzystania z przywilejów trzeciej i czwartej wolności na określonych trasach bez żadnych ograniczeń dotyczących zdolności przewozowej, tygodniowej liczby częstotliwości oraz ich regularności.

3. W odniesieniu do nieregularnych przewozów lotniczych:

a) Od daty podpisania niniejszej Umowy wykonywanie nieregularnych przewozów lotniczych w dalszym ciągu podlega zatwierdzeniu przez właściwe władze Umawiających się Stron, które będą przychylnie rozpatrywać takie wnioski, oraz

b) Od daty określonej w ustępie 2 litera f) powyżej zastosowanie mają postanowienia załącznika I a przewoźnicy lotniczy Umawiających się Stron są uprawnieni do swobodnego korzystania z przywilejów trzeciej i czwartej wolności na określonych trasach bez żadnych ograniczeń dotyczących zdolności przewozowej, tygodniowej liczby częstotliwości, liczby upoważnionych przewoźników lotniczych oraz regularności lotów.

4. Przed datą określoną w ustępie 2 litera d) niniejszego załącznika Wspólny Komitet zbiera się w celu dokonania przeglądu wykonania niniejszej Umowy i w celu oceny skutków handlowych dwóch pierwszych etapów okresu przejściowego opisanego w niniejszym załączniku. Na podstawie takiej oceny, i bez uszczerbku dla jego kompetencji zgodnie z artykułem 22 niniejszej Umowy, Wspólny Komitet może podjąć w drodze konsensusu decyzję o:

a) opóźnieniu, o wspólnie ustalony okres czasu, który nie może przekroczyć dwóch lat, realizacji postanowień ustępu 2 litery d), e) i f) w odniesieniu do niektórych tras, w przypadku gdy powyższa ocena potwierdzi obchodzenie ograniczeń w zakresie regularnych przewozów lotniczych poprzez wykonywanie nieregularnych przewozów lotniczych lub istnienie znacznego braku równowagi w natężeniu ruchu obsługiwanego przez przewoźników lotniczych Umawiających się Stron, które mogłyby zagrozić utrzymaniu przewozów lotniczych; lub

b) zwiększeniu liczby dodatkowych częstotliwości określonej w ustępie 2 litera d) podpunkt (i) oraz w ustępie 2 litera e) podpunkt (i).

Jeżeli Wspólny Komitet nie jest w stanie osiągnąć porozumienia, Umawiająca się Strona może wprowadzić odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 24 niniejszej Umowy.

5. Wdrożenie i stosowanie przez Izrael wymogów regulacyjnych i norm, które są określone w przepisach Unii Europejskiej w dziedzinie transportu lotniczego wymienionych w załączniku IV, zatwierdza się decyzją Wspólnego Komitetu na podstawie oceny dokonanej przez Unię Europejską. Ocenę taką przeprowadza się: (i) w dniu, w którym Izrael powiadamia Wspólny Komitet, że zakończył proces harmonizacji na podstawie załącznika IV do niniejszej Umowy, lub (ii) po upływie trzech lat od daty wejścia w życie niniejszej Umowy, w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.

6. Niezależnie od postanowień załącznika I, oraz bez uszczerbku dla artykułu 26 ustęp 1 niniejszej Umowy i ustępu 1 niniejszego załącznika, do momentu przyjęcia decyzji, o której mowa w ustępie 5 niniejszego załącznika, podczas eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach przewoźnicy lotniczy Umawiających się Stron nie mają prawa do korzystania z przywileju piątej wolności, w tym pomiędzy punktami na terytorium Unii Europejskiej.

ZAŁĄCZNIK III

WYKAZ INNYCH PAŃSTW, O KTÓRYCH MOWA W ARTYKUŁACH 3, 4 I 8 UMOWY ORAZ W ZAŁĄCZNIKU I

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
2. Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy umowy między Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską o transporcie lotniczym).

ZAŁĄCZNIK IV

PRZEPISY W DZIEDZINIE LOTNICTWA CYWILNEGO

Równoważne wymogi regulacyjne i normy prawodawstwa Unii Europejskiej, o których mowa w niniejszej umowie, są spełniane na podstawie wymienionych poniżej aktów prawnych. Tam, gdzie to konieczne, przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów. Równoważne wymogi prawne i normy stosuje się zgodnie z załącznikiem VI, chyba że niniejszy załącznik lub załącznik II dotyczący postanowień przejściowych stanowią inaczej.

A. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

A.1 Wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów

Izrael jak najszybciej wprowadza środki odpowiadające środkom wprowadzonym przez państwa członkowskie UE na podstawie wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów ze względów bezpieczeństwa.

Środki te zostaną podjęte zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi tworzenia i publikowania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów oraz dotyczącymi wymogów w zakresie informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźników lotniczych obsługujących loty, którymi podróżują, ustanowionymi w następujących aktach prawnych UE:

Nr 2111/2005

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE

Właściwe przepisy: artykuły 1–13 oraz załącznik

Nr 473/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady

Właściwe przepisy: artykuły 1-6 oraz załączniki A–C

Nr 474/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady,

regularnie zmieniane rozporządzeniami Komisji

Właściwe przepisy: artykuły 1-3 oraz załączniki A–B

Jeśli środek budzi poważne obawy Izraela, Izrael może zawiesić jego stosowanie; w takim przypadku przekazuje on bez zbędnej zwłoki sprawę do rozpatrzenia przez Wspólny Komitet na mocy artykułu 22 ustęp 11 litera (f) niniejszej Umowy.

A.2 Badanie wypadków/incydentów i zgłaszanie zdarzeń

A.2.1: Nr 996/2010

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE

Właściwe przepisy: artykuły 1-5, 8-18 ustęp 2, 20-21, 23, załącznik

A.2.2: Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Właściwe przepisy: artykuły 1-6 i 8-9

B. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

PODSTAWOWE ROZPORZĄDZENIA

Sekcja A:

B.1: Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe)

Właściwe przepisy: artykuł 1 ustępy 1-3, artykuł 2, artykuł 4 ustępy 1-4, artykuły 9-10, artykuł 11 ustępy 1-2, artykuł 11 ustęp 3 litera b), artykuł 11 ustęp 3 litera d), artykuł 11 ustępy 4-6, artykuł 13

B.2: Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Właściwe przepisy: artykuł 2 ustępy 1-2, artykuł 2 ustępy 4-6, artykuł. 4, artykuł 7 ustępy 1-2, artykuł 7 ustępy 4-5, artykuł 7 ustęp 7, artykuł 8 ustęp 1, artykuł 8 ustęp 3-4, artykuł 9, artykuły 10-11, artykuł 12 ustępy 1-4, artykuł 18 ustępy 1-2, załącznik II

B.3: Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Właściwe przepisy: artykuł 1, artykuł 3a, artykuł 4, artykuł 6 ustępy 1-5, artykuł 6 ustęp 7, artykuł 7 ustęp 1, artykuł 7 ustęp 3, artykuł 8

B.4: Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Właściwe przepisy: artykuły 1-3, artykuł 4 ustęp 2, artykuły 5-6a, artykuł 7 ustęp 1, artykuł 8, załączniki I-V

Rozporządzenia (WE) nr 549/2004 do 552/2004 zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa

B.5: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE

Właściwe przepisy: artykuł 3, artykuł 8b ustępy 1-3, artykuł 8b ustępy 5-6, artykuł 8c ustępy 1-10, załącznik Vb

Sekcja B:

B.2: Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Właściwe przepisy: artykuł 2 ustęp 3, artykuł 7 ustęp 6, artykuł 7 ustęp 8, artykuł 8 ustęp 2, artykuł 8 ustęp 5, artykuł 9a ustępy 1-5, artykuł 13

B.3: Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Właściwe przepisy: artykuł 3, artykuł 6 ustęp 6

Rozporządzenia (WE) nr 549/2004 do 552/2004 zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa

B.5: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE

Właściwe przepisy: artykuł 8b ustęp 4, artykuł 8c ustęp 10, załącznik Vb (4)

PRZEPISY WYKONAWCZE

O ile nie określono inaczej w załączniku VI, następujące akty prawne będą mieć zastosowanie i będą odpowiednie w odniesieniu do równoważnych wymogów regulacyjnych i norm odnoszących się do "rozporządzeń podstawowych":

Rozporządzenie ramowe (rozporządzenie (WE) nr 549/2004)

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej

Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb (rozporządzenie (WE) nr 550/2004)

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiające system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniające załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005

Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej (rozporządzenie (WE) nr 551/2004)

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności (rozporządzenie (WE) nr 552/2004)

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 929/2010 z dnia 18 października 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1033/2006 w zakresie przepisów ICAO przywołanych w art. 3 ust. 1

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interrogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

Wymogi ATM/ANS wynikające z rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010

C. ŚRODOWISKO

C.1: Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty Zmieniona lub dostosowana Aktem przystąpienia z 2003 r. i Aktem Przystąpienia z 2005 r.

Właściwe przepisy: artykuły 3-5, 7, 9-10, artykuł 11 ustęp 2, artykuł 12, załącznik II punkty 1-3

C.2: Nr 2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok)

Właściwe przepisy: artykuły 1-3, 5

D. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

D.1: Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych

zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97

Właściwe przepisy: artykuł 2 ustęp 1 litera a), artykuł 2 ustęp 1 litery c)-g), artykuły 3-6

E. PRAWA KONSUMENTÓW I OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH

E.1: Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Właściwe przepisy: artykuły 1-4 ustęp 2, artykuł 4 ustępy 4-7, artykuły 5-6

E.2: Nr 95/46

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych

Właściwe przepisy: artykuły 1-34

E.3: Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Właściwe przepisy: artykuły 1-16

E.4: Nr 1107/2006

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Właściwe przepisy: artykuł 1 ustęp 1, artykuły 2-16, załączniki I-II

F. ASPEKTY SPOŁECZNE

F.1: Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Właściwe przepisy: klauzula 1 ustęp 1 oraz klauzule 2-9 załącznika

ZAŁĄCZNIK V

Część A: Uzgodniona podstawowa liczba częstotliwości na niektórych trasach, która wynosi lub jest wyższa niż 14

Rodzaj przewozu	Trasy		Podstawowa zdolność przewozowa (tygodniowa liczba częstotliwości)
pasażerski	Wiedeń	Tel-Awiw (TLV)	Dla pierwszego przewoźnika: 14 Dla drugiego przewoźnika i dla kolejnych przewoźników: 3
pasażerski	Paryż (CDG - ORY - BVA)	Tel-Awiw (TLV)	Dla pierwszego przewoźnika: bez ograniczeń Dla drugiego przewoźnika i dla kolejnych przewoźników: 7
pasażerski	Frankfurt	Tel-Awiw (TLV)	14
pasażerski	Ateny	Tel-Awiw (TLV)	14
pasażerski	Rzym	Tel-Awiw (TLV)	25
pasażerski	Madryt	Tel-Awiw (TLV)	21
pasażerski/towarowy	Londyn (LHR)	Tel-Awiw (TLV)	Dla pierwszych dwóch przewoźników: bez ograniczeń

Część B: Uzgodniona podstawowa liczba częstotliwości na niektórych trasach, która jest wyższa niż 7, ale niższa niż 14

Rodzaj przewozu	Trasy		Podstawowa zdolność przewozowa (tygodniowa liczba częstotliwości)
pasażerski	Mediolan	Tel-Awiw (TLV)	13
pasażerski	Berlin	Tel-Awiw (TLV)	11
pasażerski	Barcelona	Tel-Awiw (TLV)	10
pasażerski	Monachium	Tel-Awiw (TLV)	10

ZAŁĄCZNIK VI

WYMOGI REGULACYJNE I NORMY TÓRE MUSZĄ BYĆ SPEŁNIONE PRZY STOSOWANIU PRZEPISÓW UE YMIENIONYCH W ZAŁĄCZNIKU IV DO EUROŚRÓDZIEMNOMORSKIEJ UMOWY LOTNICZEJ MIĘDZY UE A IZRAELEM

Zastrzeżenie: Żadne z postanowień niniejszego załącznika nie wpływa na stosowanie prawa UE na terytorium UE.

CZĘŚĆ A.2: Badanie wypadków/incydentów i zgłaszanie zdarzeń

A.2.1: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1	A2.1.1.1	Rozporządzenie (UE) nr 996/2010 ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń lotniczych, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. Rozporządzenie zawiera także przepisy odnoszące się do terminowej dostępności informacji dotyczących wszystkich osób i towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego biorącego udział w wypadku. Ma ono także na celu wzmocnienie pomocy udzielanej ofiarom wypadków lotniczych oraz członkom ich rodzin.
Art. 2	A2.1.2.1	Definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 stosuje się w odniesieniu do określonych w niniejszym załączniku norm i wymogów odnoszących się do badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz do zapobiegania im, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.
Art. 3	A2.1.3.1	Normy i wymogi regulacyjne określone w niniejszym załączniku stosuje się do do badania zdarzeń lotniczych mających charakter wypadków i poważnych incydentów, które są prowadzone przez Umawiające się Strony, na podstawie międzynarodowych norm i zalecanych praktyk.
Art. 4 ust.1	A2.1.4.1	Umawiające się Strony zapewniają przeprowadzenie lub nadzorowanie badania zdarzeń lotniczych, bez ingerencji z zewnątrz, przez stały krajowy organ ds. badania zdarzeń lotniczych (organ ds. badania zdarzeń lotniczych), który jest w stanie niezależnie przeprowadzić pełne badanie zdarzenia lotniczego, albo samodzielnie, albo w ramach porozumień z innymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych.
Art. 4 ust.2	A2.1.4.2	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych jest niezależny pod względem funkcjonalnym w szczególności od władz lotniczych odpowiedzialnych za zdatność do lotu, certyfikację, operacje lotnicze, obsługę techniczną, licencjonowanie, kontrolę ruchu lotniczego lub działalność lotnisk oraz, ogólnie, od jakiejkolwiek innej strony lub podmiotu, których interesy lub zakresy działania mogłyby wchodzić w konflikt z zadaniem powierzonym organowi ds. badania zdarzeń lotniczych lub mieć wpływ na jego obiektywność.
Art. 4 ust. 3	A2.1.4.3	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych, prowadząc badanie zdarzenia lotniczego, nie występuje do nikogo o instrukcje ani takowych nie przyjmuje oraz ma nieograniczone uprawnienia do prowadzenia badania zdarzenia lotniczego.
Art. 4 ust. 4	A2.1.4.4	Działania powierzone organowi ds. badania zdarzeń lotniczych można rozszerzyć na zbieranie i analizę informacji związanych z bezpieczeństwem lotniczym, w szczególności do celów zapobiegania wypadkom, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych ze standaryzacją.
Art. 4 ust. 5	A2.1.4.5	W celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa lotniczego corocznie na szczeblu krajowym publikuje się sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. W analizie tej nie ujawnia się źródeł informacji poufnych.
Art. 4 ust. 6	A2.1.4.6	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych otrzymuje od odpowiedniej Umawiającej się Strony środki konieczne do wykonywania swoich zadań w sposób niezależny oraz ma możliwość uzyskania odpowiednich zasobów do realizacji tego celu.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 5 ust. 1-3	A2.1.5.1	Umawiająca się Strona musi przeprowadzić badanie każdego wypadku lub poważnego incydentu, w przypadku którego badanie takie jest obowiązkowe zgodnie z załącznikiem 13 do Konwencji.
Art. 5 ust. 4	A2.1.5.4	Organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogą podjąć decyzję o badaniu incydentów innych niż te, o których mowa w załączniku 13 do Konwencji, jeśli spodziewają się, że wnioski z tych badań mogą mieć znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego.
Art. 5 ust. 5	A2.1.5.5	Badania zdarzeń lotniczych w żadnym wypadku nie mogą być powiązane z orzekaniem o winie lub o odpowiedzialności. Są one niezależne, odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności i pozostają bez uszczerbku dla nich.
Art. 8	A2.1.8.1	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych może zwrócić się do krajowych władz lotnictwa cywilnego o wyznaczenie, w ramach ich właściwych kompetencji, przedstawiciela, który – dbając o unikanie wszelkich konfliktów interesów – będzie brał udział jako doradca osoby nadzorującej badanie zdarzeń lotniczych w badaniu zdarzeń lotniczych, za które odpowiada organ ds. badania zdarzeń lotniczych, pod kontrolą osoby nadzorującej badanie i według jej uznania. Krajowe władze lotnictwa cywilnego ułatwiają prowadzenie badania, w którym uczestniczą, poprzez dostarczanie wymaganych informacji. Ponadto w stosownych przypadkach zapewniają one doradców i sprzęt organowi ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnemu za badanie.
Art. 9 ust. 1	A2.1.9.1	Każda zaangażowana osoba, która wie o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu, niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa miejsca zdarzenia.
Art. 9 ust. 2	A2.1.9.2	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych niezwłocznie powiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i zainteresowane państwa trzecie zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami o zaistnieniu wszystkich wypadków i poważnych incydentów, o których został powiadomiony. Informuje on również Komisję Europejską i EASA w przypadku wypadku lub poważnego incydentu dotyczącego statku powietrznego zarejestrowanego, wyprodukowanego lub certyfikowanego w UE.
Art. 10 ust. 1	A2.1.10.1	Po otrzymaniu od innego państwa trzeciego powiadomienia o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu Umawiająca się Strona będąca państwem rejestracji, operatora, konstruktora i producenta jak najszybciej informuje państwo trzecie, na którego terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, czy zamierza wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami. Jeżeli wyznaczono pełnomocnego przedstawiciela, podaje się jego nazwisko i dane kontaktowe, a także oczekiwaną datę jego przybycia, w przypadku gdy zamierza on udać się do państwa, które wysłało powiadomienie.
Art. 10 ust. 2	A2.1.10.2	Pełnomocni przedstawiciele państwa konstruktora są wyznaczani przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych Umawiającej się Strony, na której terytorium znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności posiadacza certyfikatu typu statku powietrznego lub zespołu napędowego.
Art. 11 ust. 1	A2.1.11.1	Osoba nadzorująca badanie, po tym jak została wyznaczona przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych i niezależnie od jakiegokolwiek postępowania sądowego, jest uprawniona do podjęcia środków niezbędnych do spełnienia wymogów badania zdarzenia lotniczego.
Art. 11 ust. 2	A2.1.11.2	Niezależnie od wszelkich obowiązków związanych z poufnością przewidzianych w stosownych aktach prawnych Umawiającej się Strony, osoba nadzorująca badanie ma w szczególności prawo do: a) uzyskania natychmiastowego, nieograniczonego i swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków; b) zapewnienia natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontrolowanego usuwania szczątków lub ich części do celów badania lub analizy; c) uzyskania natychmiastowego dostępu do rejestratorów parametrów lotu, ich zawartości i wszelkich innych odnośnych zapisów oraz do kontroli nad nimi; d) zwrócenia się, zgodnie ze stosownym prawodawstwem Umawiającej się Strony, o przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok osób, które poniosły śmierć, i do udziału w niej oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań lub wyników badań pobranych próbek;

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		e) zwrócenia się, zgodnie ze stosownym prawodawstwem Umawiającej się Strony, o badanie lekarskie osób zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego lub zbadanie próbek pobranych od takich osób oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań; f) wzywania i przesłuchiwania świadków oraz żądania od nich informacji lub dowodów istotnych dla badania zdarzenia lotniczego; g) uzyskania swobodnego dostępu do wszelkich istotnych informacji lub dokumentów będących w posiadaniu właściciela, posiadacza certyfikatu typu, organizacji odpowiedzialnej za obsługę techniczną, organizacji szkoleniowej, peratora lub producenta statku powietrznego, władz odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub działalność portów lotniczych.
Art. 11 ust. 3	A2.1.11.3	Osoba nadzorująca badanie przekazuje osobom prowadzącym badanie, jak również – o ile nie jest to sprzeczne z mającym zastosowanie prawodawstwem Umawiającej się Strony, swoim doradcom oraz pełnomocnym przedstawicielom i ich doradcom, uprawnienia określone w normie A2.1.11.2 w zakresie niezbędnym do umożliwienia im skutecznego udziału w badaniu zdarzenia lotniczego. Uprawnienia te nie naruszają praw osób prowadzących badanie i ekspertów wyznaczonych przez organ odpowiedzialny za prowadzenie postępowania sądowego.
Art. 11 ust. 4	A2.1.11.4	Każda osoba biorąca udział w badaniu zdarzeń lotniczych wykonuje swoje obowiązki niezależnie i nie występuje o instrukcje ani ich nie przyjmuje od nikogo, poza osobą nadzorującą badanie.
Art. 12 ust. 1-2	A2.1.12.1	W przypadku wszczęcia także postępowania sądowego osoba nadzorująca badanie zostaje o tym powiadomiona. W takiej sytuacji osoba nadzorująca badanie zapewnia identyfikowalność rejestratorów parametrów lotu i wszelkich materiałów dowodowych i zachowuje nadzór nad nimi. Organ prowadzący postępowanie sądowe może wyznaczyć urzędnika pochodzącego z tego organu, aby asystował przy transporcie rejestratorów parametrów lotu lub materiałów dowodowych do miejsca ich odczytu lub badania. Jeżeli badanie lub analiza mogłyby spowodować modyfikację, zmianę lub zniszczenie takich materiałów dowodowych, wymagana jest uprzednia zgoda organów prowadzących postępowanie sądowe, bez uszczerbku dla prawa krajowego. Nieuzyskanie takiej zgody w rozsądnym terminie nie uniemożliwia osobie nadzorującej badanie przeprowadzenia badania lub analizy. Jeżeli organ prowadzący postępowanie sądowe ma prawo do zatrzymania wszelkich dowodów, osoba nadzorująca badanie ma natychmiastowy i nieograniczony dostęp do tego rodzaju dowodów i korzysta z nich. Jeżeli w trakcie badania zdarzenia lotniczego wychodzi na jaw lub podejrzewa się, że wypadek lub poważny incydent związany jest z aktem bezprawnej ingerencji określonym w prawie krajowym, takim jak prawo krajowe dotyczące badań wypadków lotniczych, osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym właściwe organy. Zgodnie z normą A2.1.14.1 istotne informacje zgromadzone w trakcie badania zdarzenia lotniczego są również niezwłocznie przekazywane tym organom, a na ich wniosek możliwe jest także przekazanie odpowiednich materiałów. Przekazanie tych informacji i materiałów nie narusza prawa organu ds. badania zdarzeń lotniczych do kontynuowania badania zdarzenia lotniczego w porozumieniu z organami, którym ewentualnie przekazano kontrolę nad miejscem zdarzenia.
Art. 12 ust. 3	A2.1.12.2	Umawiające się Strony zapewniają, aby organy ds. badania zdarzeń lotniczych, z jednej strony, i pozostałe organy, które mogą być włączone w działania związane z badaniem zdarzenia lotniczego, takie jak organy prowadzące postępowanie sądowe, organy lotnictwa cywilnego i jednostki poszukiwawcze i ratunkowe, z drugiej strony, współpracowały ze sobą dzięki zawartym wcześniej porozumieniom. Porozumienia te są zawierane w poszanowaniu niezależności organów ds. badania zdarzeń lotniczych i umożliwiają rzetelne i sprawne prowadzenie badań technicznych. Obejmują one następujące kwestie: dostęp do miejsca wypadku; zabezpieczenie i dostęp do materiałów dowodowych; raport wstępny i kolejne raporty dotyczące stadium każdego postępowania; wymianę informacji; właściwe wykorzystywanie informacji z zakresu bezpieczeństwa; rozwiązywanie konfliktów.
Art. 13 ust. 1	A2.1.13.1	Umawiająca się Strona, na której terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, jest odpowiedzialna za zapewnienie bezpiecznego badania wszelkich dowodów i podjęcie wszelkich rozsądnych działań w celu ochrony takich dowodów i bezpiecznego nadzorowania statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów oraz jego szczątków w okresie, jaki może okazać się konieczny do przeprowadzenia badania zdarzenia lotniczego. Ochrona dowodów obejmuje zachowanie – poprzez sfotografowanie lub innymi metodami – wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone. Bezpieczne nadzorowanie obejmuje ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 13 ust. 2	A2.1.13.2	W oczekiwaniu na przybycie osób prowadzących badanie zdarzenia lotniczego nikt nie może ingerować w stan miejsca wypadku, pobierać żadnych próbek z miejsca zdarzenia, przemieszczać statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów lub jego szczątków, pobierać z nich próbek i ich usuwać, z wyjątkiem przypadków, gdy działania takie mogą być konieczne ze względów bezpieczeństwa lub do celów niesienia pomocy osobom poszkodowanym lub za wyraźną zgodą organów sprawujących kontrolę nad miejscem oraz w miarę możliwości w porozumieniu z organem ds. badania zdarzeń lotniczych.
Art. 13 ust. 3	A2.1.13.3	Wszelkie zaangażowane osoby podejmują niezbędne działania służące zachowaniu dokumentów, materiałów i nagrań związanych ze zdarzeniem, w szczególności w celu zapobieżenia skasowaniu nagrań rozmów i alarmów po locie.
Art. 14	A2.1.14.1	Danych szczególnie chronionych dotyczących bezpieczeństwa nie udostępnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż badanie zdarzeń lotniczych. Organ wymiaru sprawiedliwości lub organ właściwy do podejmowania decyzji w zakresie ujawniania zapisów zgodnie z prawem krajowym może zdecydować, że korzyści wynikające z ujawnienia szczególnie chronionych danych w innych dozwolonych prawem celach przeważają nad negatywnymi skutkami takich działań dla tego lub innego przyszłego badania zdarzenia lotniczego.
Art. 15 ust. 1	A2.1.15.1	Pracowników organu ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnego za badanie lub wszelkie inne osoby wezwane do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego obowiązuje tajemnica zawodowa, w tym w odniesieniu do anonimowości osób uczestniczących w wypadku lub incydencie, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
Art. 15 ust. 2	A2.1.15.2	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie przekazuje informacje, które w jego opinii mają znaczenie dla zapobiegania wypadkom lub poważnym incydentom, osobom odpowiedzialnym za produkcję statku powietrznego lub jego wyposażenia lub obsługę techniczną oraz osobom fizycznym lub prawnym odpowiedzialnym za eksploatację statku powietrznego lub szkolenie personelu.
Art. 15 ust. 3	A2.1.15.3	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje krajowym organom lotnictwa cywilnego odpowiednie informacje merytoryczne uzyskane podczas badania zdarzenia lotniczego, z wyjątkiem informacji szczególnie chronionych lub informacji powodujących konflikt interesów. Informacje, które otrzymują krajowe organy lotnictwa cywilnego, są chronione zgodnie z obowiązującym prawodawstwem Umawiającej się Strony.
Art. 15 ust. 4	A2.1.15.4	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie jest upoważniony do poinformowania ofiar i członków ich rodzin lub ich stowarzyszeń lub do podania do wiadomości publicznej uwag merytorycznych, informacji o procedurze badania zdarzenia lotniczego, w miarę możliwości wstępnych sprawozdań lub wniosków lub zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie będzie to miało niekorzystnego wpływu na realizację celu badania i jest w pełni zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.
Art. 15 ust. 5	A2.1.15.5	Przed podaniem do publicznej wiadomości informacji, o których mowa w normie A2.1.15.4, organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie przekazuje je ofiarom i ich rodzinom lub ich stowarzyszeniom w sposób, który nie ma niekorzystnego wpływu na realizację celu badania.
Art. 16 ust. 1	A2.1.16.1	Każde badanie zdarzenia lotniczego kończy się sporządzeniem raportu w formie stosownej do rodzaju i powagi wypadku lub poważnego incydentu. Raport stwierdza, że jedynym celem badania zdarzeń lotniczych jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. W stosownych przypadkach raport zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.
Art. 16 ust. 2	A2.1.16.2	W raporcie chroni się anonimowość wszelkich osób uczestniczących w wypadku lub poważnym incydencie.
Art. 16 ust. 3	A2.1.16.3	W przypadku gdy raporty zostają sporządzone przed zakończeniem badania zdarzenia lotniczego, przed ich opublikowaniem organ ds. badania zdarzeń lotniczych może zwrócić się o przedstawienie uwag do zainteresowanych organów i do posiadacza certyfikatu projektu, producenta i operatora. Obowiązuje ich tajemnica zawodowa w odniesieniu do zakresu konsultacji.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 16 ust. 4	A2.1.16.4	Przed publikacją końcowego raportu organ ds. badania zdarzeń lotniczych wraca się z prośbą o przedstawienie uwag do zainteresowanych organów i do zainteresowanego posiadacza certyfikatu projektu, producenta i operatora, których obowiązuje tajemnica zawodowa na podstawie obowiązujących zasad w odniesieniu do zakresu konsultacji. Występując o takie uwagi, organ ds. badania zdarzeń lotniczych przestrzega międzynarodowych norm i zalecanych praktyk.
Art. 16 ust. 5	A2.1.16.5	Informacje szczególnie chronione włącza się do raportu tylko wówczas, gdy mają one znaczenie dla analizy wypadku lub poważnego incydentu. Informacje lub częściowe informacje nieistotne ze względu na analizę nie są ujawniane.
Art. 16 ust. 6	A2.1.16.6	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych podaje do publicznej wiadomości raport końcowy w możliwie najkrótszym terminie i, w miarę możliwości, w ciągu 12 miesięcy od dnia wypadku lub poważnego incydentu.
Art. 16 ust. 7	A2.1.16.7	Jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości raportu końcowego w ciągu 12 miesięcy, organ ds. badania zdarzeń lotniczych wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku lub poważnego incydentu, informując o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.
Art. 16 ust. 8	A2.1.16.7	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje jak najszybciej kopię raportu końcowego i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa: a) organom ds. badania zdarzeń lotniczych i organom lotnictwa cywilnego w zainteresowanych państwach oraz ICAO, zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami; b) adresatom zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w raporcie.
Art. 17 ust. 1	A2.1.17.1	Na dowolnym etapie badania zdarzenia lotniczego organ ds. badania zdarzeń lotniczych w opatrzonym datą piśmie przekazuje – po przeprowadzeniu odpowiednich konsultacji z właściwymi stronami – zainteresowanym organom, w tym organom w państwach trzecich, zalecenie podjęcia wszelkich działań prewencyjnych, których niezwłoczne zastosowanie uważa za konieczne w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego.
Art. 17 ust. 2	A2.1.17.2	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych może także wydać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy kilku badań, lub wszelkich innych przeprowadzonych czynności.
Art. 17 ust. 3	A2.1.17.3	Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie stanowi domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek, poważny incydent lub incydent.
Art. 18 ust. 1	A2.1.18.1	W ciągu 90 dni od daty otrzymania pisma z zaleceniem dotyczącym bezpieczeństwa jego adresat potwierdza otrzymanie pisma i informuje organ ds. badania zdarzeń lotniczych, który wydał zalecenie, o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz, w stosownych przypadkach, o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach ich niepodjęcia.
Art. 18 ust. 2	A2.1.18.2	W ciągu 60 dni od otrzymania odpowiedzi organ ds. badania zdarzeń lotniczych informuje adresata, czy uważa odpowiedź za właściwą, a jeżeli nie zgadza się z decyzją o niepodjęciu działań, przekazuje uzasadnienie swojego stanowiska.
Art. 20	A2.1.20.1	1. Przedsiębiorstwa lotnicze z UE i z Izraela wprowadzają procedury umożliwiające przedstawienie: a) najszybciej, jak to możliwe, potwierdzonego i opartego na najpewniejszych dostępnych w tym momencie informacjach wykazu wszystkich osób przebywających na pokładzie; oraz b) niezwłocznie po powiadomieniu o zaistnieniu wypadku, w którym bierze udział dany statek powietrzny, wykazu towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		2. Aby umożliwić szybkie informowanie rodzin pasażerów o obecności ich krewnych na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, przedsiębiorstwa lotnicze sugerują pasażerom podawanie nazwiska i danych osoby kontaktowej w razie wypadku. Informacje te mogą być wykorzystywane przez przedsiębiorstwa lotnicze jedynie w razie wypadku oraz nie mogą być one przekazywane osobom trzecim ani wykorzystywane do celów komercyjnych. 3. Nazwiska osoby na pokładzie nie udostępnia się do wiadomości publicznej, zanim odpowiednie organy nie powiadomią rodziny tej osoby. Wykaz, o którym mowa w ust. 1 lit. a), pozostaje tajny zgodnie mającym zastosowanie prawodawstwem Umawiającej się Strony, a nazwisko każdej osoby widniejące w tym wykazie udostępnia się do wiadomości publicznej tylko wtedy, gdy nie sprzeciwiają się temu rodziny poszczególnych osób na pokładzie.
Art. 21	A2.1.21.1	1. W celu zapewnienia bardziej kompleksowej i zharmonizowanej reakcji na wypadki w skali UE każda Umawiająca się Strona opracowuje na poziomie krajowym plan działania w sytuacji nadzwyczajnej w przypadku wystąpienia wypadku w lotnictwie cywilnym. Tego rodzaju plan działania w sytuacji nadzwyczajnej obejmuje również pomoc ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzinom. 2. Każda Umawiająca się Strona zapewnia, aby wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze ustanowione na ich terytorium dysponowały planem pomocy dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin. Plany te powinny obejmować m.in. pomoc psychologiczną dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin oraz pozwalają przedsoębiorstwom lotniczym stawić czoła wypadkowi o poważnych rozmiarach. Każda Umawiająca się Strona przeprowadza audyt planów pomocy sporządzonych przez przedsiębiorstwa lotnicze ustanowione na jej terytorium. 3. Umawiająca się Strona, która jest szczególnie zainteresowana wypadkiem ze względu na fakt, iż wśród ofiar śmiertelnych lub osób, które odniosły poważne obrażenia, są jej obywatele, ma prawo wyznaczyć eksperta uprawnionego do: a) udania się na miejsce wypadku; b) uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji merytorycznych, które organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie zatwierdził do podania do wiadomości publicznej, a także informacji o postępach badania; c) otrzymania kopii raportu końcowego. 4. Ekspert wyznaczony zgodnie z ust. 3 może pomagać, z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów, w identyfikacji ofiar oraz uczestniczyć w spotkaniach z pochodzącymi z jego państwa osobami, które przeżyły wypadek.
Art. 23	A2.1.23.1	Umawiające się Strony ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia norm i wymogów odnoszących się do badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz do zapobiegania im, określonych w niniejszym załączniku. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

A.2.2: Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1	A2.2.1.1	Celem niniejszej dyrektywy jest przyczynienie się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego przez zapewnienie zgłaszania, zbierania, magazynowania, ochrony i rozpowszechniania istotnych informacji o bezpieczeństwie. Jedynym celem zgłaszania zdarzeń jest zapobieganie im, a nie obciążanie winą lub odpowiedzialnością.
Art. 2	A2.2.2.1	Definicje zawarte w art. 2 dyrektywy 2003/42/WE stosuje się w odniesieniu do norm i wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 3	A2.2.3.1	Normy i wymogi dotyczące zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym określone w niniejszym załączniku stosuje się do zdarzeń zagrażających statkowi powietrznemu lub zdarzeń, które, jeśli nie zostaną skorygowane, mogłyby stworzyć niebezpieczeństwo dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych.
Art. 4 ust. 1	A2.2.4.1	Umawiające się Strony wymagają, by zdarzenia były zgłaszane właściwym organom przez każdą osobę uczestniczącą w zdarzeniu lub przez każdą osobę, która posiada licencję zgodnie z prawodawstwem dotyczącym służby żeglugi powietrznej oraz przez członka załogi, nawet wówczas, gdy nie uczestniczył on w zdarzeniu.
Art. 5 ust. 1	A2.2.5.1	Umawiające się Strony wyznaczają jeden lub więcej właściwych organów do wprowadzenia mechanizmu zbierania, oceny, przetwarzania i przechowywania informacji na temat zgłaszanych zdarzeń.
Art. 5 ust. 2-3	A2.2.5.2	Właściwe organy przechowują zebrane zgłoszenia w swoich bazach danych. W bazach tych przechowywane są również dane o wypadkach i poważnych incydentach.
Art. 6	A2.2.6.1	Izrael i państwa członkowskie w stosownych przypadkach biorą udział w wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa. Baza danych stosowana przez Izrael powinna być zgodna z oprogramowaniem ECCAIRS.
Art. 8 ust. 1	A2.2.8.1	Umawiające się Strony przyjmują zgodnie ze swoim ustawodawstwem krajowym niezbędne środki, zapewniające właściwą poufność informacji otrzymywanych na podstawie dyrektywy 2003/42/WE.. Umawiające się Strony wykorzystują te informacje tylko do celów dyrektywy 2003/42/WE..
Art. 8 ust. 2	A2.2.8.2	Niezależnie od typu lub klasyfikacji zdarzenia i wypadku lub poważnego incydentu, we wspomnianej w normie A2.2.5.2. bazie danych nigdy nie rejestruje się nazwisk i adresów osób.
Art. 8 ust. 3	A2.2.8.3	Bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów prawa karnego Umawiające się Strony powstrzymują się od wszczynania procedury sądowej w odniesieniu do popełnionych bez premedytacji lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały się tylko dlatego, że zostały zgłoszone zgodnie z krajowym programem obowiązkowego zgłaszania, co jednak nie dotyczy przypadków rażącego niedbalstwa.
Art. 9	A2.2.9.1	Każda Umawiająca się Strona ustanawia system zgłaszania dobrowolnego, ułatwiający zbieranie informacji o rzeczywistych lub potencjalnych nieprawidłowościach w zakresie bezpieczeństwa, które mogą nie być uwzględniane w systemie zgłaszania obowiązkowego.

CZĘŚĆ B: Zarządzanie ruchem lotniczym

B.1: Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. stanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe) mienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/ norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 1 ust. 1-3	B.1.1.1	A	Inicjatywa jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ma na celu poprawę istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ma przyczynić się do rozwoju zrównoważonego systemu transportu lotniczego oraz poprawić ogólne funkcjonowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Umawiających się Stronach, mając na uwadze spełnienie wymogów wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć dróg oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i kwestie techniczne, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Aby osiągnąć ten cel, w rozporządzeniu 549/2004 ustanowiono jednolite ramy prawne dla utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
			Stosowanie rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz środków dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej nie narusza zwierzchnictwa Umawiających się Stron nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów Umawiających się Stron związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z art.13. Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 i środki, o których mowa w podstawowych rozporządzeniach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie mają zastosowania do działań wojskowych i szkolenia wojskowego. Stosowanie rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz środków, o których mowa w podstawowych rozporządzeniach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie narusza praw i obowiązków Umawiających się Stron wynikających z Konwencji Chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (Konwencja Chicagowska). W tym kontekście dodatkowym celem jest udzielanie pomocy Umawiającym się Stronom w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z Konwencji Chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zapewnienie, aby jej postanowienia zostały należycie uwzględnione w rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 i przepisach wydanych w celu jego wykonania.
Art. 2	B.1.2.1	A	Definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 stosuje się do norm i wymogów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym określonych w niniejszym załączniku. Wszystkie odniesienia do państw członkowskich należy rozumieć jako odniesienia do Umawiających się Stron.
Art. 4 ust. 1	B.1.4.1	A	Umawiające się Strony, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczą lub utworzą instytucję lub instytucje działające jako państwowa władza nadzorująca w celu realizacji zadań przydzielonych takiej władzy na mocy rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz środków określonych w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
Art. 4 ust. 2	B.1.4.2	A	Państwowe władze nadzorujące są niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Ta niezależność osiągana jest przez odpowiednie rozdzielenie, co najmniej na poziomie funkcjonalnym, pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi i takimi instytucjami.
Art. 4 ust.3	B.1.4.3	A	Państwowe władze nadzorujące sprawują swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzyście. Osiąga się to poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów zarządzania i kontroli, w tym w ramach administracji Umawiającej się Strony. Nie uniemożliwia to jednak państwowym władzom nadzorującym wykonywania swoich zadań w ramach przepisów dotyczących organizacji krajowych władz lotnictwa cywilnego lub wszelkich innych organów publicznych.
Art. 4 ust. 4	B.1.4.4	A	Umawiające się Strony zapewniają państwowym władzom nadzorującym niezbędne zasoby i możliwości do skutecznej i terminowej realizacji zadań przydzielonych im na mocy rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
Art. 9	B.1.9.1	A	Sankcje, jakie Umawiające się Strony ustanawiają na wypadek naruszeń rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i środków, o których mowa w podstawowych rozporządzeniach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej i przez instytucje zapewniające służby, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
Art. 10	B.1.10.1	A	Umawiające się Strony, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania zainteresowanych stron, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych, we wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 11 ust. 1	B.1.11.1	A	W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych tworzy się system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Obejmuje on: a) plany krajowe obejmujące parametry docelowe skuteczności działania i odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej; apewnienie spójności z inicjatywą SES; oraz b) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.
Art. 11 ust. 2	B.1.11.2	A	Zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, Komisja może wyznaczyć Eurocontrol lub inny bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako „organ oceny skuteczności działania". Rolą organu oceny skuteczności działania jest wspomaganie państwowych władz nadzorujących na ich wniosek przy wdrażaniu systemu skuteczności działania. Komisja zapewnia niezależność działania organu oceny skuteczności działania podczas wykonywania zadań powierzonych mu przez Komisję.
Art. 11 ust. 3 lit. b)	B.1.11.3	A	Krajowe plany, o których mowa w normie B.1.11.1, są sporządzane przez krajowy organ nadzorczy i przyjmowane przez Umawiającą się Stronę. Plany te zawierają wiążące cele krajowe oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez daną Umawiającą się Stronę. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk.
Art. 11 ust. 3 lit.d)	B.1.11.4	A	Okres odniesienia dla systemu skuteczności działania obejmuje co najmniej trzy lata, a maksymalnie pięć lat. W tym okresie, jeżeli cele krajowe nie zostały osiągnięte, Umawiające się Strony i/lub państwowe władze nadzorujące stosują odpowiednie określone przez nie środki.
Art. 11 ust. 4	B.1.11.5	A	Do systemu skuteczności działania zastosowanie mają następujące procedury: a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie odpowiednich danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych, państwowe władze nadzorujące, Umawiające się Strony i Eurocontrol; b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 „Koncepcja operacyjna ogólnoświatowego zarządzania ruchem lotniczym", zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość i efektywność kosztową, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania; c) ocena krajowych parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie planu krajowego; oraz d) kontrola krajowych planów skuteczności działania, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania.
Art. 11 ust. 5	B.1.11.6	A	Przy opracowywaniu systemu skuteczności działania bierze się pod uwagę, że służby trasowe, służby terminalowe i funkcje sieciowe różnią się od siebie i należy im zapewnić odpowiednie traktowanie, w razie potrzeby także dla celów oceny skuteczności działania.
Art. 11 ust. 6	B.1.11.7	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące systemu skuteczności działania wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/ norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 13	B.1.13.1	A	Podstawowe rozporządzenia dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej nie wyklucza zastosowania przez Umawiającą się Stronę środków, jakie niezbędne są do zagwarantowania bezpieczeństwa i interesów polityki obronnej. Są to w szczególności takie środki, które są nieodzowne: — w celu nadzorowania przestrzeni powietrznej będącej w jego obszarze odpowiedzialności zgodnie z porozumieniami dotyczącymi Regionalnej Żeglugi Powietrznej ICAO, włącznie z możliwościami wykrywania, identyfikacji i oceny wszystkich statków powietrznych korzystających z takiej przestrzeni powietrznej, w celu dążenia do zagwarantowania bezpieczeństwa lotów oraz podejmowania działań dla zaspokojenia potrzeb obronnych i ochrony; — na wypadek poważnych zakłóceń wewnętrznych mających wpływ na utrzymanie prawa i porządku; — na wypadek wojny lub poważnych napięć międzynarodowych stanowiących zagrożenie wojenne; — dla spełnienia międzynarodowych zobowiązań Umawiającej się Strony na rzecz utrzymania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego; — w celu realizacji szkolenia i działań wojskowych, włącznie z koniecznymi możliwościami ćwiczeń.

B.2: Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) mienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/ norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 2 ust. 1-2	B.2.2.1	A	Przeprowadzanie inspekcji i przeglądów przez państwowe władze nadzorujące w celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które zapewniają usługi odnoszące się do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności Umawiającej się Strony. Zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ułatwia tę pracę.
Art. 2 ust. 3	B.2.2.2	B	Państwa, które uczestniczą w danym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej zawierają porozumienia w sprawie nadzoru, które zapewniają przeprowadzanie inspekcji i przeglądów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w tym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej.
Art. 2 ust. 4-6	B.2.2.3	A	Państwa zawierają między sobą porozumienia w sprawie nadzoru, które zapewniają przeprowadzanie inspekcji i przeglądów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej państw zapewniających usługi w przestrzeni powietrznej innego państwa. Porozumienia te obejmują porozumienia dotyczące postępowania w przypadku niezgodności z obowiązującymi wymogami.
Art. 4		A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące wymogów w zakresie bezpieczeństwa wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 7 ust.1	B.2.7.1	A	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej podlegają certyfikacji dokonywanej przez Umawiające się Strony.
Art. 7 ust. 3	B.2.7.2	A	Państwowe władze nadzorujące wydają certyfikaty instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, które działają zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1035/2011 oraz obowiązującym ustawodawstwem krajowym.
Art. 7 ust. 3	B.2.7.3	A	Certyfikaty mogą być wydawane indywidualnie dla każdego typu służby żeglugi powietrznej określonego w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, lub dla zespołu takich służb.
Art. 7 ust.3	B.2.7.4	A	Certyfikat musi być regularnie sprawdzany.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 7 ust. 4 + załącznik II	B.2.7.5	A	Certyfikaty określają prawa i obowiązki instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, obejmujące niedyskryminacyjny dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do służb, ze szczególnym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa. Certyfikacja może podlegać jedynie warunkom określonym w załączniku II rozporządzenia (WE) nr 550/2004. Warunki te zostaną przedstawione w sposób obiektywny, będą one niedyskryminujące, proporcjonalne i przejrzyste.
Art. 7 ust. 5	B.2.7.6	A	Umawiające się Strony mogą zezwolić na zapewnianie służb żeglugi powietrznej bez certyfikacji w sytuacjach, kiedy dotyczy ono ruchu innego niż ogólny ruch lotniczy.
Art. 7 ust. 6	B.2.7.7	B	Wydanie certyfikatu upoważnia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do oferowania swoich usług innym Umawiającym się Stronom, innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na obszarze Umawiających się Stron.
Art. 7 ust. 7	B.2.7.8	A	Państwowe władze nadzorujące monitorują zgodność z certyfikatem.
Art. 7 ust. 7	B.2.7.9	A	Jeżeli państwowe władze nadzorujące stwierdzą, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już danych wymogów bądź warunków, podejmują one odpowiednie działania, zapewniając jednocześnie ciągłość służb. Działania takie mogą oznaczać cofnięcie certyfikatu.
Art. 7 ust. 8	B.2.7.10	B	Umawiające się Strony uznają każdy certyfikat wydany przez inną Umawiającą się Stronę zgodnie z określonymi w niniejszym załączniku normami i wymogami regulacyjnymi dotyczącymi zarządzania ruchem lotniczym.
Art. 8 ust. 1	B.2.8.1	A	Umawiające się Strony gwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu Umawiające się Strony wyznaczają instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat uznawany na obszarze Umawiających się Stron.
Art. 8 ust. 2	B.2.8.2	B	Systemy prawne nie uniemożliwiają transgranicznego działania służb wymagając, aby służby ruchu lotniczego: a) stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe danego państwa /jego obywateli b) posiadały swoją siedzibę statutową lub miały główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium tego państwa c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w tym państwie.
Art. 8 ust. 3	B.2.8.3	A	Umawiające się Strony określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obowiązki te mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich operacji statków powietrznych w przestrzeni powietrznej będącej pod ich kontrolą.
Art. 8 ust. 4	B.2.8.4	A.	Umawiające się Strony mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że spełnia ona wymogi i warunki, o których mowa w określonych w niniejszym załączniku normach i wymogach regulacyjnych dotyczących zarządzania ruchem lotniczym.
Art. 8 ust. 5	B.2.8.4	B	W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 9a, które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednej Umawiającej się Strony, Umawiające się Strony, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, wspólnie wyznaczają jedną lub więcej instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.
Art. 9	B.2.9.1	A	Umawiające się Strony mogą wyznaczyć instytucję zapewniającą służby meteorologiczne, która dostarczać będzie całość lub część danych meteorologicznych na zasadzie wyłączności w całości lub w części przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii, uwzględniając uwarunkowania bezpieczeństwa.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 9a ust. 1	B.2.9a.1	B	Umawiające się Strony podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, a także poprawienie ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i zmniejszenie jego oddziaływania na środowisko. Umawiające się Strony ściśle współpracują ze sobą, w szczególności Umawiające się Strony ustanawiające sąsiadujące ze sobą funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia zgodności z niniejszym przepisem.
Art. 9a ust. 2	B.2.9a.2	B	Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w szczególności: a) jest poparte względami bezpieczeństwa; b) umożliwia optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego; c) gwarantuje spójność z europejską siecią tras ustanowioną zgodnie z art. 6 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej; d) jest uzasadnione całkowitą wartością dodaną uwzględniającą optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich, na podstawie analizy kosztów i korzyści; e) zapewnia płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego; f) zapewnia zgodność różnych konfiguracji przestrzeni powietrznej, optymalizując między innymi aktualne rejony informacji powietrznej; g) jest zgodne z warunkami wynikającymi z porozumień regionalnych zawartych w ramach ICAO; h) odbywa się z poszanowaniem porozumień regionalnych obowiązujących w dniu wejścia w życie rozporządzenia (UE) nr 550/2004; raz i) ułatwia osiągnięcie spójności z docelowymi parametrami skuteczności działania.
Art. 9a ust. 3	B.2.9a.3	B	Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej jest ustanawiany wyłącznie na mocy wzajemnych porozumień pomiędzy Umawiającymi się Stronami i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku. Przed ustanowieniem funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zainteresowana Umawiająca się Strona(-y) przekazuje(-ą) innym Umawiającym się Stronom i innym zainteresowanym podmiotom odpowiednie informacje oraz umożliwia (-ją) zgłoszenie uwag.
Art. 9a ust. 4	B.2.9a.4	B	Jeżeli funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej dotyczy przestrzeni powietrznej będącej w całości lub w części w gestii dwóch lub więcej Umawiających się Stron, porozumienie, w wyniku którego ustanowiony został funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, zawiera niezbędne postanowienia dotyczące sposobu, w jaki blok ten może być modyfikowany, oraz sposobu, w jaki Umawiająca się Strona może wycofać się z bloku, w tym postanowienia przejściowe.
Art. 9a ust. 5	B.2.9a.5	B	W przypadku sporu pomiędzy dwiema lub więcej Umawiającymi się Stronami, dotyczących transgranicznego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej obejmującego przestrzeń powietrzną będącą w zakresie ich odpowiedzialności, zainteresowane Umawiające się Strony mogą wspólnie wnieść sprawę do Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w celu zasięgnięcia opinii. Opinia ta jest kierowana do zainteresowanych Umawiających się Stron. Bez uszczerbku dla normy B.2.9a.3 Umawiające się Strony uwzględniają taką opinię w celu znalezienia rozwiązania.
Art. 10 ust. 1	B.2.10.1	A	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą świadczyć usługi innym instytucjom zapewniającym służby, które przeszły certyfikację na terenie Umawiających się Stron.
Art. 10 ust. 2	B.2.10.2	A	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej formalizują swoje kontakty robocze poprzez zawarcie pisemnych porozumień lub odpowiednich ustaleń prawnych, określających konkretne obowiązki i funkcje przyjęte przez każdą instytucję oraz umożliwiających wymianę danych operacyjnych pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby w obszarze ogólnego ruchu lotniczego. Informacje na temat tych ustaleń podaje się państwowym władzom nadzorującym lub zainteresowanym instytucjom.
Art. 10 ust. 3	B.2.10.3	A	W przypadku zapewniania służb ruchu lotniczego wymagana będzie zgoda zainteresowanych Umawiających się Stron. W przypadku zapewniania służb meteorologicznych wymagana będzie zgoda zainteresowanych Umawiających się Stron, jeżeli wyznaczyły one instytucję zapewniającą służby na zasadzie wyłączności stosownie do normy B.2.9.1.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 11	B.2.10.4	A	W kontekście wspólnej polityki transportowej Umawiające się Strony podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, iż zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub odpowiednie ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi, dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej.
Art. 12 ust. 1	B.2.12.1	A	Niezależnie od systemu własności lub formy prawnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają, przedstawiają do oceny i publikują swoje sprawozdania finansowe.
Art. 12 ust. 2	B.2.12.2	A	We wszystkich przypadkach instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej publikuje roczny raport i jest regularnie poddawana niezależnemu audytowi.
Art. 12 ust. 3	B.2.12.3	A	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w przypadku zapewniania większej liczby służb, określają i przedstawiają koszty i dochody związane ze służbami żeglugi powietrznej w rozbiciu zgodnym z obowiązującym systemem opłat za służby żeglugi powietrznej oraz, w uzasadnionych przypadkach, utrzymują zbiorcze rachunki związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane jako oddzielne przedsięwzięcia.
Art. 12 ust. 4	B.2.12.4	A	Umawiające się Strony wyznaczają właściwe władze, które będą mieć prawo wglądu w księgi rachunkowe instytucji zapewniających służby w obszarze przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności.
Art. 13 ust. 1	B.2.13.1	B	W zakresie dotyczącym ogólnego ruchu lotniczego właściwe dane operacyjne są wymieniane w czasie rzeczywistym pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, użytkownikami przestrzeni powietrznej i portami lotniczymi w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych. Dane te są wykorzystywane jedynie do celów operacyjnych.
Art. 13 ust. 2	B.2.13.2	B	Dostęp do właściwych danych operacyjnych jest udzielany odpowiednim władzom, certyfikowanym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na zasadach równości.
Art. 13 ust. 3	B.2.13.3	B	Certyfikowane instytucje zapewniające służby, użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz porty lotnicze określają standardowe warunki dostępu do swoich danych operacyjnych innych aniżeli te wymienione w ust. 1. Państwowe władze nadzorujące zatwierdzają te standardowe warunki. Szczegółowe przepisy dotyczące takich uwarunkowań zostają ustanowione, tam gdzie ma to zastosowanie, stosownie do procedury określonej w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.
Art. 18 ust. 1-2	B.2.18.1	A	Ani państwowe władze nadzorujące Umawiających się Stron, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie ujawniają informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów. Nie narusza to prawa państwowych władz nadzorujących Umawiających się Stron ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie jest proporcjonalne i uwzględnia uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych stron zainteresowanych ochroną swoich tajemnic służbowych.

B.3: Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 1	B.3.1.1	A	Celem jest wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym. Użytkowanie przestrzeni powietrznej wspiera działanie służb żeglugi powietrznej jako spójnej i jednolitej całości zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004. Ma to zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionach EUR i AFI ICAO, tam gdzie Umawiające się Strony są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004. Umawiające się Strony mogą stosować rozporządzenie (WE) nr 551/2004 również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że poinformują o tym pozostałe Umawiające się Strony.
Art. 3 ust.1	B.3.3.1	B	Umawiające się Strony zmierzają do ustanowienia i uznania przez ICAO pojedynczego rejonu EUIR.
Art. 3 ust.2	B.3.3.2	B	Rejon EUIR zostaje zaprojektowany w taki sposób, aby obejmował przestrzeń powietrzną będącą w zakresie odpowiedzialności Umawiających się Stron zgodnie z art. 1 ust.3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i może również obejmować przestrzeń powietrzną europejskich państw trzecich.
Art. 3 ust.3	B.3.3.3	B	Ustanowienie rejonu EUIR odbywa się bez uszczerbku dla uprawnień mawiających się Stron do wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, zgodnie z normą B.2.8.1.
Art. 3 ust.4	B.3.3.4	B	Umawiające się Strony ponoszą odpowiedzialność przed ICAO w ramach granic geograficznych górnych rejonów informacji powietrznej oraz rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO.
Art. 3a	B.3.3a.1	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące elektronicznej informacji lotniczej wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 4	B.3.4.1	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące prawa lotniczego i klasyfikacji przestrzeni powietrznej wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 6 ust. 1	B.3.6.1	A	Funkcje sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) umożliwiają optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zapewniają użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej. Funkcje sieci zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i wykonywane są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych.
Art. 6 ust. 2	B.3.6.2	A	Funkcje pełnione przez menedżera sieci w zakresie projektowania tras oraz koordynowania ograniczonych zasobów, jak również możliwość wyznaczenia np. organizacji Eurocontrol na menedżera sieci.
Art. 6 ust. 3	B.3.6.3	A	Komisja może rozszerzyć wykaz funkcji wymienionych w normie B.3.6.2 po odpowiednich konsultacjach z zainteresowanymi stronami z sektora przemysłu. Środki te, zmierzające do zmiany innych niż istotne elementów rozporządzenia (WE) nr 551/2004 w drodze jego uzupełnienia, są podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 6 ust. 4	B.3.6.4	A	Zastosowanie mają szczegółowe zasady wdrażania środków, o których mowa w art. 6 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej (nr 551/2004), z wyjątkiem środków, o których mowa w art. 6 ust. 6–9 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, wymienionych w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem. Przepisy wykonawcze w szczególności obejmują: a) koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą, w tym opracowywanie zasad i kryteriów; b) centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i spełniania potrzeb dotyczących frekwencji w pasmach przyznanych w ramach ogólnego europejskiego ruchu lotniczego dla wspomagania projektowania i działania europejskiej sieci lotniczej; c) dodatkowe funkcje sieci określone w centralnym planie ATM; d) szczegółowe uzgodnienia dotyczące wspólnego podejmowania decyzji przez Umawiające się Strony, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz funkcję zarządzania siecią; e) uzgodnienia dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami w procesie decyzyjnym zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim; oraz f) w ramach widma radiowego przyznanego ogólnemu ruchowi lotniczemu przez Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną, podział zadań i odpowiedzialności między funkcję zarządzania siecią i krajowych zarządców częstotliwości, gwarantując, że funkcje krajowego zarządzania częstotliwością wciąż obejmują przydział częstotliwości, które nie mają wpływu na sieć. W przypadkach, które mają wpływ na sieć, krajowi zarządcy częstotliwości współpracują z organami odpowiedzialnymi za funkcję zarządzania siecią na rzecz zoptymalizowania wykorzystania częstotliwości.
Art. 6 ust. 5	B.3.6.5	A	Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w art. 6 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi.
Art. 6 ust. 6	B.3.6.6	B	Umawiające się Strony zlecają organizacji Eurocontrol lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji realizację zarządzania przepływem ruchu lotniczego podlegającą odpowiednim ustaleniom w zakresie nadzoru.
Art. 6 ust. 7	B.3.6.7	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące zarządzania przepływem ruchu lotniczego, wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 7 ust. 1	B.3.7.1	A	Biorąc pod uwagę potrzeby struktur wojskowych, za które są odpowiedzialne, Umawiające się Strony zapewniają jednolite stosowanie w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, jak zostało to opisane przez ICAO i opracowane przez Eurocontrol, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.
Art. 7 ust. 3	B.3.7.2	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 8 ust. 1	B.3.8.1	A	W sytuacji gdy zastosowanie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 powoduje powstanie znaczących trudności operacyjnych, Umawiające się Strony mogą okresowo zawiesić jego zastosowanie, pod warunkiem że niezwłocznie poinformują o tym fakcie Wspólny Komitet.
Art. 8 ust. 2	B.3.8.2	A	W następstwie wprowadzenia okresowego zawieszenia istnieje możliwość wypracowania poprawek, przyjętych na podstawie art. 7 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, dotyczących przestrzeni powietrznej będącej w gestii zainteresowanych Umawiających się Stron.

B.4: Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) mienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 1 + załącznik I	B.4.1.1	A	W zakresie rozporządzenia ramowego, rozporządzenie (WE) nr 552/2004 dotyczy interoperacyjności EATMN. Rozporządzenie to ma zastosowanie w odniesieniu do systemów, ich części składowych i stosownych procedur określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Celem jest osiągnięcie interoperacyjności pomiędzy różnymi systemami, częściami składowymi i stosownymi procedurami EATMN, z uwzględnieniem odpowiednich przepisów międzynarodowych, oraz zapewnienie skoordynowanego i szybkiego wprowadzenia nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych bądź technologii w zarządzaniu ruchem lotniczym.
Art. 2 + Załącznik II	B.4.2.1	A	Sieć EATMN, jej systemy i ich części składowe oraz stosowne procedury spełniają zasadnicze wymogi. Zasadnicze wymogi określono w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 552/2004.
Art. 3	B.4.3.1	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem. Systemy, części składowe oraz procedury towarzyszące są zgodne ze stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności w trakcie ich całego okresu użytkowania. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności w szczególności: a) określają wszystkie specyficzne wymogi stanowiące uzupełnienie lub udoskonalenie zasadniczych wymogów, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa, jednolitych operacji i działań; i/lub b) opisują, tam gdzie ma to zastosowanie, wszystkie specyficzne wymogi stanowiące uzupełnienie lub udoskonalenie zasadniczych wymogów, szczególnie w odniesieniu do skoordynowanego wprowadzania nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych lub technologii; i/lub c) określają części składowe w odniesieniu do systemów; i/lub d) opisują określone procedury oceny zgodności, obejmujące, tam gdzie ma to zastosowanie, wyznaczone instytucje, jak określono w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, na podstawie modułów zdefiniowanych w decyzji 93/465/EWG, stosowanych do oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, jak również weryfikacji systemów; i/lub e) określają warunki wdrażania, obejmujące, tam gdzie ma to zastosowanie, datę, do której wszystkie właściwe instytucje uczestniczące mają wymóg ich przestrzegania.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
			Na etapie przygotowania, przyjęcia oraz przeglądu przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności uwzględnione są szacunkowe koszty oraz korzyści rozwiązań technicznych, dzięki którym przepisy te mogą być przestrzegane, mając na uwadze zdefiniowanie najbardziej praktycznego rozwiązania przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Ocena kosztów i korzyści wynikających z tych rozwiązań dla wszystkich zainteresowanych stron jest dołączona do każdego projektu przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności są opracowywane zgodnie z procedurami określonymi w art. 8 rozporządzenia ramowego.
Art. 4 ust. 2		A	Zgodność z zasadniczymi wymogami i/lub przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności zostanie wstępnie określona dla systemów, wraz z procedurami towarzyszącymi lub częściami składowymi, które spełniają wymogi stosownych specyfikacji Wspólnoty i których numery porządkowe zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.*
Art. 5 + Załącznik III	B.4.5.1	A	Częściom składowym towarzyszy deklaracja WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania. Poszczególne części tej deklaracji zostały przedstawione w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Producent, lub jego autoryzowany przedstawiciel ustanowiony na terytorium Umawiających się Stron, zapewnia i deklaruje, za pomocą deklaracji WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, że stosował on przepisy zawarte w zasadniczych wymogach oraz w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności. Zgodność z zasadniczymi wymogami i stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności zostanie wstępnie określona w odniesieniu do tych części składowych, do których dołączona jest deklaracja WE o zgodności i przydatności do wykorzystania. Stosowne przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności określają, tam gdzie ma to zastosowanie, zadania dotyczące oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, która będzie wykonywana przez wyznaczone instytucje określone w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.
Art. 6 + Załącznik IV	B.4.6.1	A	Po zintegrowaniu z EATMN systemy będą podlegać weryfikacji WE przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej zgodnie ze stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności, w celu zapewnienia, iż spełniają one zasadnicze wymogi rozporządzenia (WE) nr 552/2004 oraz przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności,. Zanim system zostanie wprowadzony do użytku, właściwa instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej opracowuje deklarację WE o weryfikacji, potwierdzającą zgodność, i przedstawia ją państwowym władzom nadzorującym wraz z ewidencją techniczną. Elementy tej deklaracji oraz zbiór dokumentów technicznych zostały przedstawione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Państwowe władze nadzorujące mogą wymagać wszelkich dodatkowych informacji w celu nadzorowania tej zgodności. Stosowne przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności określają, gdzie ma to zastosowanie, zadania dotyczące weryfikacji systemów, która będzie dokonywana przez wyznaczone instytucje określone w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Deklaracja WE o weryfikacji nie stanowi uszczerbku dla żadnych ocen, które państwowe władze nadzorujące będą musiały dokonać, jeśli zaistnieje taka możliwość, z powodów innych aniżeli interoperacyjność.
Art. 6a	B.4.6a.1	A	Certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, dotyczący części składowych lub systemów, stanowi w rozumieniu art. 5 i 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 deklarację WE o zgodności lub przydatności do stosowania, albo deklarację WE o weryfikacji, jeśli wykazuje zgodność z zasadniczymi wymogami rozporządzenia (WE) nr 552/2004 i właściwymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 7 ust. 1	B.4.7.1	A	W sytuacji gdy państwowe władze nadzorujące stwierdzają, że: a) część składowa z dołączoną deklaracją WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, lub b) system z dołączoną deklaracją WE o weryfikacji, nie spełnia zasadniczych wymogów i/lub stosownych przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności, mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa i ciągłości działań, podejmują wszelkie niezbędne czynności w celu ograniczenia zakresu zastosowania danej części składowej lub systemu bądź w celu wprowadzenia zakazu ich stosowania przez instytucje będące w zakresie odpowiedzialności tych władz.
Art. 8 ust. 1	B.4.8.1	A	Umawiające się Strony powiadamiają Wspólny Komitet o instytucjach, jakie wyznaczyły do realizacji zadań dotyczących oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania przedstawionych w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 i/lub zadań dotyczących weryfikacji przedstawionych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, wskazując obszar odpowiedzialności każdej z instytucji oraz jej numer identyfikacyjny otrzymany od Komisji.
Art. 8 ust. 2	B.4.8.2	A	Umawiające się Strony stosują kryteria określone w załączniku V do rozporządzenia (WE) nr 552/2004 do oceny wyznaczonej instytucji. Instytucje spełniające kryteria oceny określone w odpowiednich standardach europejskich są uznawane za spełniające wspomniane kryteria.
Art. 8 ust. 3 + Załącznik V	B.4.8.3	A	Umawiające się Strony wycofują zawiadomienie o wyznaczonej instytucji, która przestała spełniać kryteria określone w załączniku V do rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Informują o tym również niezwłocznie Wspólny Komitet..
Art. 8 ust. 4	B.4.8.4	A	Bez uszczerbku dla wymogów, o których mowa w art. 8 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, Umawiające się Strony mogą zadecydować o mianowaniu organizacji uznanych zgodnie z art. 3 rozporządzenia o zapewnianiu służb jako wyznaczonych instytucji.

B.5: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE mienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 3	B.5.3.1	A	Definicji w art. 3 lit. da), e), f), g), q), r) i s) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 stosuje się do norm i wymogów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym określonych w niniejszym załączniku. Wszystkie odniesienia do państw członkowskich należy rozumieć jako odniesienia do Umawiających się Stron.
Art. 8b ust. 1	B.5.8b.1	A	Zapewnianie ATM/ANS spełnia zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 8b ust. 2	B.5.8b.2	A	Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1035/2011 i obowiązującym prawem krajowym. Certyfikat wydaje się, jeżeli instytucja zapewniająca wykazała posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez tę instytucję przywilejami. Przyznane przywileje oraz zakres zapewnianych służb określa się w certyfikacie.
Art. 8b ust. 3	B.5.8b.3	A	W drodze odstępstwa od normy B.5.8b.2 Umawiające się Strony mogą zdecydować, że instytucje zapewniające służby informacji powietrznej mają prawo do złożenia oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami.
Art. 8b ust. 4	B.5.8b.4	B	Środki, o których mowa w normie B.5.8b.6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji w odniesieniu do organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa i części składowych. Certyfikat dla tych organizacji wydaje się, jeżeli wykazały one posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami. Przyznane przywileje określa się w certyfikacie.
Art. 8b ust. 5	B.5.8b.5	A	Środki, o których mowa w normie B.5.8b.6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji lub ewentualnie zatwierdzenia przez instytucję zapewniającą ATM/ANS w odniesieniu do kluczowych dla bezpieczeństwa systemów i części składowych ATM/ANS. Certyfikaty dla tych systemów i części składowych wydaje się lub zatwierdza się je, jeżeli wnioskodawca wykazał, że systemy i części składowe spełniają wymogi szczegółowych specyfikacji, ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w normie B.5.8b.1.
Art. 8b ust. 6	B.5.8b.6	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące ATM/ANS, o których mowa w art. 8b ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009, wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 8c ust. 1	B.5.8c.1	A	Kontrolerzy ruchu lotniczego, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego, spełniają stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Art. 8c ust. 2	B.5.8c.2	A	Od kontrolerów ruchu lotniczego wymaga się posiadania licencji i orzeczenia lekarskiego stosownie do rodzaju zapewnianej służby.
Art. 8c ust. 3	B.5.8c.3	A	Licencję, o której mowa w normie B.5.8c.2, wydaje się jedynie, jeżeli wnioskujący lub wnioskująca o licencję wykaże spełnianie wymogów przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych, kompetencji językowych i doświadczenia, określonymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Art. 8c ust. 4	B.5.8c.4	A	Orzeczenie lekarskie, o którym mowa w normie B.5.8c.2, wydaje się jedynie, jeżeli kontroler ruchu lotniczego spełnia wymogi przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi kondycji zdrowotnej, określonymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009. Orzeczenie lekarskie może zostać wydane przez lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie lub przez centra medycyny lotniczej.
Art. 8c ust. 5	B.5.8c.5	A	Przywileje nadane kontrolerowi ruchu lotniczego oraz zakres licencji i orzeczenia lekarskiego określa się w licencji i świadectwie.
Art. 8c ust. 6	B.5.8c.6	A	Zdolność organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie i ośrodków medycyny lotniczej do wywiązywania się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami dotyczącymi wydawania licencji i orzeczeń lekarskich uznaje się poprzez wydanie certyfikatu.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 8c ust. 7	B.5.8c.7	A	Organizacjom szkolącym, lekarzom orzecznikom przeprowadzającym badania lotniczo-lekarskie i ośrodkom medycyny lotniczej dla kontrolerów ruchu lotniczego wydaje się certyfikat, jeżeli wykażą one spełnianie wymogów przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009. Przywileje przyznane przez wydanie certyfikatu są określone w tym dokumencie.
Art. 8c ust. 8	B.5.8c.8	A	Osoby odpowiedzialne za zapewnienie szkolenia praktycznego lub za ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego posiadają certyfikat. Certyfikat wydaje się, jeżeli zainteresowana osoba wykazała, że spełnia wymogi przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009. Przywileje przyznane przez certyfikat określa się w tym dokumencie.
Art. 8c ust. 9	B.5.8c.9	A.	Symulatory treningowe spełniają stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Art. 8c ust. 10	B.5.8c.10	A/B [1]	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze, o których mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009, wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Załącznik b pkt 1	B.5.Vb.1	A	a) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, we wszystkich fazach lotu lub w polu ruchu naziemnego lotniska, są eksploatowane zgodnie ze wspólnymi ogólnymi zasadami eksploatacji i wszelkimi obowiązującymi procedurami w zakresie korzystania z tej przestrzeni powietrznej. b) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, są wyposażone w wymagane części składowe i odpowiednio eksploatowane. Części składowe eksploatowane w systemie ATM/ANS są również zgodne z wymogami pkt 3 załącznika Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Załącznik b pkt 2	B.5.Vb.2	A	Zastosowanie mają zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb ust. 2 do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Załącznik b pkt 3	B.5.Vb.3	A	Zastosowanie mają zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb ust. 3 do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Załącznik b pkt 4	B.5. Vb.4	A/B [1]	Zastosowanie mają zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb ust. 4 do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Załącznik b pkt 5	B.5.Vb.5	A	Zastosowanie mają zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb ust. 5 do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.

[1] Przepisy, które pochodzą z ICAO SARP klasyfikuje się do kategorii A. Wszystkie pozostałe przepisy klasyfikuje się do kategorii B.

CZĘŚĆ C: Środowisko

C.1: Dyrektywa 2002/30/WE w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 3	C.1.3.1	Umawiające się Strony zapewniają funkcjonowanie właściwych organów odpowiedzialnych za sprawy związane z wprowadzeniem ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych.
Art. 4	C.1.4.1	Umawiające się Strony stosują zrównoważone podejście do rozwiązywania problemu hałasu w portach lotniczych na ich terytorium. Mogą rozważyć również zachęty ekonomiczne jako środek zarządzania hałasem.
	C.1.4.2	Przy rozważaniu ograniczeń operacyjnych, właściwe organy biorą pod uwagę prawdopodobne koszty i korzyści różnych dostępnych środków, jak również charakterystyki poszczególnych portów lotniczych.
	C.1.4.3	Środki lub kombinacja podjętych środków nie mogą być bardziej restrykcyjne niż jest to konieczne dla osiągnięcia celu ochrony środowiska ustanowionego dla danego portu lotniczego. Środki te nie mogą wprowadzać żadnej dyskryminacji na podstawie przynależności państwowej lub tożsamości przewoźnika lotniczego lub producenta samolotów.
	C.1.4.4	Ograniczenia operacyjne ustalane na podstawie danych eksploatacyjnych są oparte na emisji hałasu przez statki powietrzne ustalone w procedurze certyfikacyjnej przeprowadzonej zgodnie z tomem 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
Art. 5 + załącznik II pkt 1-3	C.1.5.1	Przy rozważaniu decyzji o ograniczeniach operacyjnych, uwzględnia się, w odpowiednim zakresie i na ile jest to możliwe, informacje wymienione w ust. 1-3 załącznika II do dyrektywy 2002/30/WE, w odniesieniu do rozważanych ograniczeń operacyjnych i charakterystyk portu lotniczego.
Art. 7	C.1.7.1	Reguły dokonywania ocen ograniczeń operacyjnych nie mają zastosowania do: a) ograniczeń operacyjnych, które były już wprowadzone w dniu wdrożenia niniejszej normy, zgodnie z zatwierdzeniem dokonanym decyzją Wspólnego Komitetu, jak określono w pkt 5 załącznika II do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem; b) drobnych zmian technicznych do częściowych ograniczeń operacyjnych, które nie pociągają za sobą znacznych zmian kosztów dla przedsiębiorstw lotniczych w jakimkolwiek porcie lotniczym i które zostały wprowadzone po wdrożeniu niniejszej normy, jak opisano powyżej.
Art. 9	C.1.9.1	W indywidualnych przypadkach Umawiające się Strony mogą zezwolić w portach lotniczych usytuowanych na ich terytorium na pojedyncze operacje samolotów, które nie mogłyby odbywać się w oparciu o pozostałe przepisy dyrektywy 2002/30/WE w przypadku: a) statków powietrznych, których indywidualne operacje mają charakter tak wyjątkowy, że odmowa czasowego wyłączenia nie byłaby uzasadniona; b) statków powietrznych w lotach niezarobkowych – w celu przebudowy, napraw lub przeglądów.
Art. 10	C.1.10.1	Umawiające się Strony zapewniają, w celu wykonania ograniczeń operacyjnych, ustanowienie procedur konsultacji z zainteresowanymi stronami, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 11	C.1.11.1	Umawiająca się Strona powiadamia drugą Umawiającą się Stronę o wszelkich nowych ograniczeniach operacyjnych, które postanowiła wprowadzić w porcie lotniczym na swoim terytorium.
Art. 12	C.1.12.1	Umawiające się Strony zapewniają prawo do odwołania się od decyzji dotyczących ograniczeń operacyjnych przed organem apelacyjnym innym niż organ, który przyjął kwestionowaną decyzję, zgodnie z krajowym ustawodawstwem i procedurami.
Załącznik II pkt 1-3		Informacje, o których mowa w normie C.1.5.1.

C.2: Dyrektywa 2006/93/WE w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok)

Nr art.	Nr normy	Norma
Art. 1	C.2.1.1	Zastosowanie: a. samoloty posiadające maksymalną masę startową 34 000 kg lub większą; lub b. samoloty mieszczące więcej niż dziewiętnaście miejsc pasażerskich.
Art. 2	C.2.2.2	Cywilne poddźwiękowe samoloty odrzutowe spełniają normy określone w części II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji.
Art. 3	C.2.3.1	Odstępstwa od wymogu, zgodnie z którym cywilne poddźwiękowe samoloty odrzutowe spełniają normy określone w części II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji, przyznawane są dla: a) samolotów o znaczeniu historycznym; b) samolotów, których eksploatacja ma charakter na tyle wyjątkowy, że odmówienie czasowego wyłączenia byłoby nieuzasadnione; oraz c) samolotów wykonujących loty niezarobkowe w celu przebudowy, naprawy lub obsługi.
Art. 3	C.2.3.2	Umawiająca się Strona powiadamia właściwe organy innych Umawiających się Stron o odstępstwie przyznanym dla samolotów o znaczeniu historycznym. Każda Umawiająca się Strona uznaje odstępstwo przyznane przez inną Umawiającą się Stronę w odniesieniu do samolotów znajdujących się w rejestrze tej ostatniej.
Art. 5	C.2.5.1	Umawiające się Strony wprowadzają odpowiednie środki służące egzekwowaniu przepisów, które mają zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z dyrektywą 2006/93/WE, i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wprowadzenia w życie. Przewidziane środki są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

CZĘŚĆ D: Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego

D.1: Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych mienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002

Nr art.	Nr normy	Norma
Art. 2 ust. 1 lit. a), Art. 2 ust. 1 lit. c) - g)	D.1.2.1	Definicje w art. 2 stosuje się w odniesieniu do określonych w niniejszym załączniku wymogów regulacyjnych i norm dotyczących odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych.

Nr art.	Nr normy	Norma
Art. 3	D.1.3.1	Stosowanie Konwencji Montrealskiej 1999 r. przez Umawiające się Strony, w tym w odniesieniu do lotów krajowych.
Art. 5	D.1.5.1	Umawiające się Strony zapewniają, że przewoźnicy lotniczy dokonują wypłaty zaliczki osobom fizycznym uprawnionym do odszkodowania w takiej wysokości, jaka może być wymagana w celu pokrycia najpilniejszych potrzeb, proporcjonalnie do doznanych trudności.
Art. 6	D.1.6.1	Umawiające się Strony zapewniają, że wszyscy przewoźnicy lotniczy udostępniają pasażerom we wszystkich punktach sprzedaży podsumowanie głównych przepisów regulujących odpowiedzialność z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu.

CZĘŚĆ E: Prawa konsumenta:

E.1: Dyrektywa 90/314/EWG sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1	E.1.1.1	Zbliżenie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Umawiających się Stron dotyczących imprez turystycznych sprzedawanych lub oferowanych na sprzedaż na terytorium Umawiających się Stron.
Art. 2	E.1.2.1	Definicje zawarte w art. 2 dyrektywy 90/314/EWG stosuje się w odniesieniu do norm i wymogów dotyczących zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie. Dla celów niniejszego załącznika zastosowanie ma następująca definicja terminu „impreza turystyczna”: „impreza turystyczna” oznacza wcześniej ustaloną kombinację nie mniej niż dwóch z następujących usług sprzedawanych lub oferowanych do sprzedaży w łącznej cenie: a) transport; b) zakwaterowanie; c) inne usługi turystyczne niezwiązane z transportem lub zakwaterowaniem, stanowiące znaczącą część imprezy turystycznej. Oddzielne fakturowanie różnych składników tej samej imprezy nie zwalnia organizatora lub punktu sprzedaży detalicznej z obowiązków wynikających z niniejszego załącznika.
Art. 3	E.1.3.1	Organizator i punkt sprzedaży detalicznej zobowiązani są do podania pełnych i dokładnych informacji. Jeżeli konsumentowi udostępnia się broszurę, to powinna ona w sposób czytelny, wyczerpujący i rzetelny określać cenę, jak również zawierać odpowiednie informacje dotyczące: a) celu podróży oraz charakterystyki i kategorii środków transportu; b) zakwaterowania, jego lokalizacji, kategorii lub standardu wraz z jego potwierdzeniem według klasyfikacji turystycznej; c) wyżywienia; d) trasy podróży; e) ogólnej informacji o wymogach paszportowych i wizowych oraz warunkach zdrowotnych, jakie należy spełnić w czasie podróży i pobytu; f) kwoty zaliczki wyrażonej w walucie lub procentowo w stosunku do ceny oraz terminu płatności pozostałej sumy; g) minimalnej liczby uczestników jako warunku odbycia imprezy, jak również nieprzekraczalnego terminu, w którym konsument musi być poinformowany o ewentualnym jej odwołaniu.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		Przekazywane informacje są wiążące, chyba że: — o ich zmianach konsument został wyraźnie poinformowany przed zawarciem umowy, o czym wyraźnie jest mowa w broszurze; — zmiany zostały dokonane po zawarciu umowy w wyniku porozumienia między stronami umowy.
Art. 4 ust. 1, art. 4 ust. 2	E.1.4.1	Przed zawarciem umowy, organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej udzielą konsumentowi, na piśmie lub w innej odpowiedniej formie, ogólnych informacji o mających zastosowanie wymogach paszportowych oraz wizowych, w szczególności o terminach oczekiwania na te dokumenty, jak również o warunkach zdrowotnych, które należy spełnić w czasie podróży i pobytu; We właściwym czasie przed rozpoczęciem podróży organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej udzielą konsumentowi, na piśmie lub w innej odpowiedniej formie, następujących informacji: i) o czasie i miejscu postojów oraz połączeń komunikacyjnych, jak również szczegółów dotyczących miejsca, które ma zająć konsument w czasie podróży (np.: kabina lub koja na statku, przedział sypialny w pociągu); ii) o nazwie, adresie i numerze telefonu lokalnego przedstawiciela organizatora i/lub punktu sprzedaży detalicznej, a w przypadku braku takiego, lokalnych agencji, na których pomoc mógłby liczyć konsument w razie pojawienia się trudności. W przypadku braku takich przedstawicieli lub agencji konsument musi dysponować numerem telefonu lub inną informacją, która pozwoli mu skontaktować się z organizatorem i/lub punktem sprzedaży detalicznej; iii) w przypadku podróży lub pobytu za granicą osób małoletnich, informacji umożliwiających nawiązanie bezpośredniego kontaktu z dzieckiem lub osobą odpowiedzialną za dziecko w miejscu jego pobytu; W zależności od rodzaju imprezy umowa powinna zawierać co najmniej warunki wymienione poniżej, o ile dotyczą danej imprezy: a) cel(-e) podróży i, jeżeli przewidziane są terminy pobytu, właściwe terminy wraz z datami pobytu; b) środki, cechy i kategorie transportu; daty oraz miejsca wyjazdu i powrotu; c) w przypadku gdy impreza zawiera zakwaterowanie – jego lokalizacja, kategoria turystyczna lub poziom komfortu, najważniejsze cechy, zgodność z zasadami danego państwa oraz plan posiłków; d) jeżeli do odbycia imprezy wymagana jest minimalna liczba uczestników – nieprzekraczalny termin, w jakim konsument powinien zostać poinformowany o odwołaniu imprezy; e) trasa podróży; f) zwiedzanie, wycieczki lub inne usługi, które są włączone w ogólną, uzgodnioną cenę imprezy; g) nazwa i adres organizatora, punktu sprzedaży detalicznej oraz w razie potrzeby ubezpieczyciela; h) cena imprezy, wskazanie możliwości zmiany ceny na podstawie normy E.1.4.2 i określenie opłat, podatków i należności, którym podlegają niektóre usługi (opłaty lotniskowe, opłaty za wejście na pokład i zejście na ląd w portach oraz portach lotniczych, opłaty turystyczne), jeżeli takie koszty nie są uwzględnione w cenie imprezy; i) harmonogram i sposób płatności; j) szczególne wymagania, o których konsument poinformował organizatora i/lub punkt sprzedaży detalicznej podczas dokonywania rezerwacji, a które zostały zaakceptowane przez obie strony; k) terminy składania przez konsumenta skarg dotyczących niewykonania lub niewłaściwego wykonania umowy. Wszystkie postanowienia umowy sporządza się na piśmie lub w innej, zrozumiałej i przystępnej dla konsumenta formie, o której został poinformowany przed zawarciem umowy; konsument również otrzymuje kopię tych postanowień.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 4 ust. 4	E.1.4.2	Zakaz zmiany ceny ustalonej w umowie, chyba że umowa wyraźnie przewiduje możliwość podwyższenia lub obniżenia ceny i precyzyjnie określa sposób jej kalkulacji, dopuszczając zmiany w: — wysokości kosztów transportu, w tym kosztów paliwa; — wysokości opłat, podatków i należności, którym podlegają niektóre usługi, jak opłaty lotniskowe lub opłaty za wejście na pokład i zejście na ląd w portach i portach lotniczych, — kursach wymiany walut, które dotyczą danej imprezy turystycznej. — kosztach zakwaterowania w hotelu. Przez określony okres poprzedzający ustaloną datę rozpoczęcia podróży, który zostanie ustalony w odpowiednich przepisach Umawiających się Stron, cena nie może być podwyższona pod warunkiem, że konsument zapłacił pełną cenę imprezy.
Art. 4 ust. 5	E.1.4.3	W przypadku zmiany istotnych postanowień umowy przed datą rozpoczęcia podróży, konsument będzie miał prawo do: — odstąpienia od umowy bez zapłacenia kary umownej, — lub do zaakceptowania załącznika do umowy określającego dokonane zmiany i ich wpływ na cenę.
Art. 4 ust. 6	E.1.4.4	W przypadku anulowania imprezy przed ustaloną datą rozpoczęcia podróży z przyczyn niezawinionych przez konsumenta, konsument będzie miał prawo: a) albo do skorzystania z imprezy zastępczej takiej samej lub wyższej jakości, jeżeli organizator lub punkt sprzedaży detalicznej może zaoferować taką usługę zastępczą. Jeżeli oferowana impreza jest niższej jakości, organizator zwraca konsumentowi różnicę w cenie; b) albo do żądania zwrotu całości kwot wpłaconych w ramach umowy w jak najkrótszym terminie. W takim przypadku konsument ma prawo, stosownie do okoliczności, do odszkodowania od organizatora lub punktu sprzedaży detalicznej, w zależności od przepisów prawa Umawiającej się Strony regulujących zasady odpowiedzialności z tytułu niewykonania umowy, z wyjątkiem przypadków, gdy odwołanie imprezy wynika z: i) braku minimalnej liczby uczestników wymaganych do odbycia się imprezy, a konsument został powiadomiony na piśmie o jej odwołaniu w terminie wskazanym w opisie imprezy; lub ii) działania siły wyższej, tzn. niezwykłych i nieprzewidzianych okoliczności niezależnych od strony, która się na nie powołuje i których konsekwencji mimo zachowania należytej staranności nie można było uniknąć, z wyłączeniem sprzedania większej niż dostępne ilości miejsc.
Art. 4 ust. 7	E.1.4.5	W przypadku gdy po rozpoczęciu podróży znacząca część usług objętych imprezą nie została zrealizowana lub organizator przewiduje, że nie będzie w stanie zrealizować znacznej ich części, konsument będzie miał prawo do: skorzystania z alternatywnych rozwiązań bez dodatkowych kosztów ponoszonych przez konsumenta w celu kontynuowania imprezy i, stosownie do okoliczności, do otrzymania odszkodowania z tytułu różnicy pomiędzy usługami oferowanymi a tymi, które zostały zrealizowane. Jeżeli nie można zaoferować takich rozwiązań lub z uzasadnionych powodów konsument odmawia ich zaakceptowania, organizator, stosownie do okoliczności, zapewni konsumentowi, bez dodatkowych kosztów, odpowiedni transport do miejsca rozpoczęcia podróży lub innego miejsca uzgodnionego z konsumentem oraz odpowiednio wypłaci mu odszkodowanie.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 5 ust. 1	E.1.5.1	Umawiające się Strony podejmą wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia odpowiedzialności organizatora i/lub punktu sprzedaży detalicznej wobec konsumenta za właściwe wykonanie zobowiązań wynikających z umowy, niezależnie od tego, czy obowiązki te mają być wykonane przez organizatora i/lub punkt sprzedaży detalicznej czy innego usługodawcę; nie narusza to uprawnień organizatora i/lub punktu sprzedaży detalicznej w stosunku do tych usługodawców.
Art. 5 ust. 2-4	E.1.5.2	Konsument będzie miał prawo do odszkodowania w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, chyba że spełniono niektóre warunki wyszczególnione w dyrektywie 90/314/EWG. Organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej będący stroną umowy zobowiązany jest do udzielenia natychmiastowej pomocy konsumentowi, który znalazł się w trudnej sytuacji, nawet jeżeli organizator lub punkt sprzedaży detalicznej nie ponosi odpowiedzialności za szkody z racji tego, że zostały one spowodowane przez stronę trzecią niezwiązaną ze świadczeniem usług objętych umową i nie można ich było przewidzieć lub uniknąć, lub spowodowane były siłą wyższą, zdefiniowaną w normie E.1.4.4, bądź też zdarzeniem, którego organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej lub usługodawca, nawet zachowując należytą staranność, nie mógł przewidzieć lub im zapobiec.
Art. 6	E.1.6.1	W przypadku reklamacji organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej muszą podjąć natychmiastowe starania w celu znalezienia właściwych rozwiązań.

E.3: Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 stanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład lbo odwołania lub dużego opóźnienia lotu

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1	E.3.1.1	Ustanowienie minimalnych praw dla pasażerów w następujących sytuacjach: a) odmowa przyjęcia na pokład wbrew ich woli; b) odwołanie ich lotu; c) opóźnienie ich lotu.
Art. 2	E.3.2.1	Definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 stosuje się w odniesieniu do norm i wymogów odnoszących się do ustanowienia wspólnych zasad odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotu, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.
Art. 3 ust. 2-3	E.3.3.1	Wymogi regulacyjne i normy stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie: a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, stawią się na odprawę, — zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży i gdy wykazano, że pasażer otrzymał powiadomienie, lub, jeżeli czas nie został określony, — nie później niż w ustalonym okresie czasu, który ma być określony we właściwych przepisach Umawiającej się Strony, przed ogłoszoną godziną odlotu; lub b) bez względu na przyczynę zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwacje, na inny lot.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		Wymogi regulacyjne i normy nie mają zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Jednakże mają one zastosowanie do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego.
Art. 4 ust. 1	E.3.4.1	Jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, powinien on najpierw wezwać ochotników do rezygnacji z ich rezerwacji w zamian za korzyści na warunkach uzgodnionych pomiędzy danym pasażerem a faktycznym przewoźnikiem lotniczym. Ochotnikom należy udzielić pomocy na zasadach określonych w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Pomoc ta jest dodatkiem do korzyści wspomnianych w niniejszej normie.
Art. 4 ust. 2	E.3.4.2	Jeżeli liczba ochotników nie pozwala na przyjęcie na pokład pozostałych pasażerów z rezerwacjami, wówczas faktyczny przewoźnik lotniczy może, wbrew woli pasażerów, odmówić przyjęcia ich na pokład.
Art. 4 ust. 3	E.3.4.3	W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli, faktyczny przewoźnik lotniczy wypłaca im odszkodowanie i udziela pomocy (pasażerowie mają prawo wyboru między zwrotem kosztu biletu, wraz z, gdy jest to odpowiednie, lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, lub zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie, zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc, oraz mają prawo do posiłków oraz napojów, dwóch rozmów telefonicznych, dwóch przesyłek faksowych lub e-mailowych, zakwaterowania w hotelu, jeżeli jest to konieczne, oraz do transportu pomiędzy portem lotniczym a miejscem zakwaterowania, zgodnie z odpowiednimi przepisami Umawiającej się Strony
Art. 5 ust. 1	E.3.5.1	W przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy: a) otrzymują pomoc od faktycznego przewoźnika lotniczego [i) prawo wyboru między zwrotem kosztu biletu, wraz z, gdy jest to odpowiednie, lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, lub zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie, lub zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc, oraz (ii) w przypadku zmiany planu podróży, prawo do posiłków oraz napojów, dwóch rozmów telefonicznych, dwóch przesyłek faksowych lub e-mailowych, zakwaterowania w hotelu, jeżeli jest to konieczne, oraz do transportu pomiędzy portem lotniczym a miejscem zakwaterowania] i b) mają prawo do odszkodowania od faktycznego przewoźnika lotniczego, chyba że zostali poinformowani o odwołaniu, z odpowiednim wyprzedzeniem przed planowym czasem odlotu (w okresie określonym w odpowiednich przepisach prawnych Umawiającej się Strony) lub zostali poinformowani na późniejszym etapie oraz zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im dotarcie do ich miejsca docelowego w określonym terminie (zbliżonym do planowego czasu odlotu i przylotu), który zostanie określony we właściwych przepisach Umawiającej się Strony.
Art. 5 ust. 2	E.3.5.2	Gdy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu, otrzymują oni wyjaśnienie dotyczące możliwości alternatywnego połączenia.
Art. 5 ust. 3	E.3.5.3	Faktyczny przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.
Art. 5 ust. 4	E.3.5.4	Ciężar dowodu odnośnie tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu spoczywa na faktycznym przewoźniku lotniczym.
Art. 6	E.3.6.1	Jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu o dwie lub więcej godzin, pasażerowie otrzymują pomoc od faktycznego przewoźnika lotniczego (posiłki i napoje oraz dwie rozmowy telefoniczne, przesyłki faksowe/e-mailowe); w przypadku, gdy opóźnienie wynosi pięć godzin lub więcej pasażer ma wybór między oczekiwaniem na pierwotny lot a zwrotem kosztu biletu wraz z, jeśli jest to właściwe, lotem powrotnym oraz zakwaterowaniem w hotelu, gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, oraz wraz z transportem pomiędzy portem lotniczym a miejscem zakwaterowania.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 7	E.3.7.1	W przypadku wypłaty odszkodowania pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: a) 1 250 NIS lub 250 EUR dla wszystkich lotów o długości 2 000 km lub mniej; b) 2 000 NIS lub 400 EUR dla lotów o długości między 2 000 a 4 500 km; c) 3 000 NIS lub 600 EUR dla wszystkich lotów, które nie spełniają warunków określonych w lit. a) lub b). Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu. Jeżeli pasażerom zaoferowano zmianę planu podróży do miejsca docelowego na inny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu o pewien ustalony krótki okres czasu, który będzie określony we właściwych przepisach Umawiającej się Strony, faktyczny przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie o 50 %. Odszkodowanie jest wypłacane w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym lub czekami bankowymi albo, za pisemną zgodą pasażera, w bonach podróżnych i/lub w formie innych usług.
Art. 8 ust. 3	E.3.8.1	Jeżeli w przypadku gdy miasto lub region są obsługiwane przez kilka portów lotniczych, faktyczny przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot do innego portu lotniczego niż ten,, do którego została zrobiona rezerwacja, faktyczny przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego portu lotniczego do portu lotniczego, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem.
Art. 10 ust. 1	E.3.10.1	Jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie wyższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, nie może się domagać jakiejkolwiek dodatkowej zapłaty.
Art. 10 ust. 2	E.3.10.2	Jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, zapewnia pasażerowi zwrot zgodnie z odpowiednim ustawodawstwem Umawiającej się Strony.
Art. 11 ust. 1	E.3.11.1	Faktyczni przewoźnicy lotniczy traktują w sposób priorytetowy przewóz osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz wszystkich towarzyszących im osób lub psów z certyfikatem psa przewodnika, jak również przewóz dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów.
Art. 11 ust. 2, art. 9 ust. 3	E.3.11.2	W przypadkach odmowy przyjęcia na pokład, odwołania i opóźnień osoby o ograniczonej możliwości poruszania się i wszystkie osoby im towarzyszące, jak również dzieci podróżujące bez dorosłych opiekunów mają prawo do opieki, tak szybko jak jest to możliwe. Zapewniając opiekę, faktyczny przewoźnik lotniczy powinien zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się i wszelkich osób im towarzyszących, jak również na potrzeby dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów.
Art. 12	E.3.12.1	Normy określone w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 nie naruszają praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 może zostać potrącone z takiego odszkodowania. Bez uszczerbku dla odpowiednich zasad i przepisów prawa krajowego, powyższe postanowienie nie stosuje się do pasażerów, którzy dobrowolnie zrezygnowali z rezerwacji zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.
Art. 13	E.3.13.1	W przypadku gdy faktyczny przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez rozporządzenie (WE) nr 261/2004, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności, rozporządzenie (WE) nr 261/2004 w żaden sposób nie ogranicza prawa faktycznego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą przewoźnik podpisał umowę. Analogicznie, przepisy rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym faktyczny przewoźnik lotniczy podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od faktycznego przewoźnika lotniczego.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 14 ust. 1	E.3.14.1	Faktyczny przewoźnik lotniczy dba o to, aby w punkcie odprawy była umieszczona w miejscu widocznym dla pasażerów czytelna informacja zawierająca następujący (lub podobny) tekst: „Jeżeli odmówiono Państwu przyjęcia na pokład lub Państwa lot został odwołany lub opóźniony, możecie Państwo poprosić obsługę na stanowisku odpraw lub w punkcie przyjęć pasażerów na pokład samolotu o tekst określający przysługujące Państwu prawa, w szczególności w odniesieniu do odszkodowania i należnej Państwu pomocy”.
Art. 14 ust. 2	E.3.14.2	Faktyczny przewoźnik lotniczy, który odmawia przyjęcia na pokład lub odwołuje lot, wręcza każdemu pasażerowi, którego to dotyczy, pisemną informację o przepisach na temat odszkodowania i pomocy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 261/2004. Wręcza również odpowiednią informację każdemu pasażerowi dotkniętemu znacznym opóźnieniem lotu.
Art. 15	E.3.15.1	Nie można ograniczyć ani uchylić się od odpowiedzialności w stosunku do pasażerów wynikającej z niniejszego rozporządzenia, szczególnie w drodze klauzuli wyłączającej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu. Jeżeli pomimo tego wspomniana klauzula wyłączająca lub ograniczająca odpowiedzialność zostanie zastosowana wobec pasażera lub gdy pasażer nie został prawidłowo poinformowany o swoich prawach, skutkiem czego zgodził się na odszkodowanie niższe od przewidzianego w rozporządzeniu 261/2004, jest on uprawniony do podjęcia niezbędnych kroków przed właściwymi sądami w celu uzyskania odszkodowania uzupełniającego.
Art. 16	E.3.16.1	Umawiające się Strony zapewniają egzekwowanie niniejszych wymogów regulacyjnych i norm wynikających z rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Środki służące egzekwowaniu wymogów regulacyjnych i norm, które mogą obejmować środki oparte na orzeczeniach sądowych w zakresie prawa cywilnego, są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

E.4: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2006 z dnia 5 lipca 2006 r. sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1 ust. 1	E.4.1.1	Ustanowienie zasad ochrony i udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, podróżującym drogą lotniczą, zarówno w celu zapewnienia im ochrony przed dyskryminacją, jak i w celu zapewnienia, że zostanie im udzielona pomoc.
Art. 2	E.4.2.1	Definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 stosuje się w odniesieniu do norm i wymogów dotyczących praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.
Art. 3	E.4.3.1	Przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel lub organizator wycieczek nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji na lot lub zabrania na pokład osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, pod warunkiem że osoba ta posiada ważny bilet i rezerwację.
Art. 4 ust. 1	E.4.4.1	Przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel lub organizator wycieczek mogą, ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, odmówić przyjęcia rezerwacji lub zabrania na pokład osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej: a) w celu spełnienia mających zastosowanie wymogów bezpieczeństwa stanowionych prawem międzynarodowym lub krajowym lub w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa ustanowionych przez organ, który wydał danemu przewoźnikowi lotniczemu certyfikat przewoźnika lotniczego; b) jeśli rozmiar samolotu lub jego drzwi czynią fizycznie niemożliwym wprowadzenie na pokład ub przewóz tej osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej. W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji z przyczyn, o których mowa w lit. a) lub b), przewoźnik lotniczy, jego przedstawiciel lub organizator wycieczek podejmują należyte starania w celu zaproponowania danej osobie możliwego do zaakceptowania rozwiązania alternatywnego.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		Osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej, której odmówiono wstępu na pokład ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, a także osoba jej towarzysząca mają prawo do zwrotu kosztów lub zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Prawo do skorzystania z możliwości lotu powrotnego lub zmiany planu podróży uzależnione jest od spełnienia wszystkich wymogów bezpieczeństwa.
Art. 4 ust. 2	E.4.4.2	Aby spełnić obowiązujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa ustanowione na mocy prawa międzynarodowego lub krajowego lub w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa ustanowionych przez organ, który wydał danemu przewoźnikowi świadectwo przewoźnika lotniczego, przewoźnik lotniczy, jego przedstawiciel lub organizator wycieczek mogą wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba zdolna do udzielenia niezbędnej pomocy tej osobie.
Art. 4 ust. 3	E.4.4.3	Przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel jest zobowiązany do dostarczenia pasażerom niepełnosprawnym informacji na temat zasad bezpieczeństwa, które stosuje do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, jak również na temat wszelkich ograniczeń dotyczących ich przewozu lub przewozu sprzętu do poruszania się ze względu na rozmiary samolotu. Organizator wycieczek udostępnia takie zasady bezpieczeństwa i ograniczenia dotyczące lotów objętych zorganizowanymi podróżami, wakacjami i wycieczkami, które organizuje, sprzedaje lub oferuje do sprzedaży.
Art. 4 ust. 4	E.4.4.4	W przypadku gdy przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel, lub organizator wycieczek dokonują odstępstwa zgodnie z normami E.4.4.1 lub E.4.4.2, powiadamiają oni niezwłocznie osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej o przyczynach tego odstępstwa. Na żądanie przewoźnik lotniczy, jego przedstawiciel lub organizator wycieczek przedstawiają osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej na piśmie wspomniane przyczyny w określonym, jak najkrótszym terminie, który zostanie ustalony w odpowiednich przepisach Umawiającej się Strony, z uwzględnieniem interesów osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
Art. 5 ust. 1-2	E.4.5.1	Organ zarządzający portem lotniczym, uwzględniając warunki lokalne, wyznacza punkty przylotu i wylotu w granicach portu lotniczego lub w punkcie znajdującym się pod bezpośrednią kontrolą organu zarządzającego, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz budynków terminalu, w których osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą z łatwością powiadomić o swoim przybyciu do portu lotniczego i zwrócić się o pomoc. Punkty przylotu i wylotu są oznaczone w wyraźny sposób i oferują w dostępnych formach podstawowe informacje o porcie lotniczym.
Art. 6 ust. 1	E.4.6.1	Przewoźnicy lotniczy, ich przedstawiciele i organizatorzy wycieczek podejmują wszelkie niezbędne środki w celu przyjmowania zgłoszeń potrzeby pomocy od osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, we wszystkich ich punktach sprzedaży na terytorium Umawiającej się Strony, do którego stosuje się postanowienia Traktatu, łącznie ze sprzedażą telefoniczną lub za pośrednictwem internetu.
Art. 6 ust. 2-3	E.4.6.2	W przypadku gdy przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel, lub organizator wycieczek otrzyma wcześniejsze zgłoszenie potrzeby pomocy, przekazuje tę informację przed planowaną godziną odlotu: a) organom zarządzającym portami lotniczymi stanowiącymi miejsce wylotu, przylotu i tranzytu; oraz b) faktycznemu przewoźnikowi lotniczemu, jeśli rezerwacja nie została dokonana u tego przewoźnika, chyba że tożsamość faktycznego przewoźnika lotniczego jest nieznana w chwili zgłoszenia; w tym przypadku informacja zostaje przekazana tak szybko, jak jest to wykonalne. Dokładne definicje i specyfikacje „wcześniejszego zgłoszenia" określa się w odpowiednich przepisach i procedurach Umawiających się Stron.
Art. 6 ust. 4 + załącznik I		Tak szybko, jak to możliwe po odlocie, faktyczny przewoźnik lotniczy informuje organ zarządzający docelowym portem lotniczym, jeżeli znajduje się on na terytorium Umawiającej się Strony, o liczbie osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej korzystających z tego lotu, które wymagają pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 oraz o charakterze tej pomocy.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 7 ust. 1	E.4.7.1	Po przybyciu osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej do portu lotniczego, z którego osoba ta odbędzie podróż drogą lotniczą, organ zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za zapewnienie udzielenia pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w taki sposób, aby ta osoba mogła skorzystać z lotu, na który ma rezerwację, pod warunkiem że szczególne potrzeby tej osoby w zakresie pomocy zostaną wcześniej zgłoszone danemu przewoźnikowi lotniczemu, jego przedstawicielowi lub organizatorowi wycieczek. Zgłoszenie dotyczy również lotu powrotnego, jeżeli na dalszy lot i lot powrotny została zawarta umowa z tym samym przewoźnikiem lotniczym. Dokładne definicje i specyfikacje „wcześniejszego zgłoszenia" określa się w odpowiednich przepisach i procedurach Umawiających się Stron.
Art. 7 ust. 2	E.4.7.2	W przypadku gdy wymagane jest użycie certyfikowanego psa przewodnika, należy to uwzględnić, pod warunkiem że takie zgłoszenie zostało przedstawione przewoźnikowi lotniczemu lub jego przedstawicielowi lub organizatorowi wycieczek, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi przewożenia psów przewodników na pokładzie samolotu, w przypadku gdy przepisy takie istnieją.
Art. 7 ust. 3	E.4.7.3	Jeżeli nie dokonano żadnego zgłoszenia zgodnie z przepisami krajowymi, organ zarządzający podejmuje wszelkie należyte starania w celu udzielenia pomocy w taki sposób, aby dana osoba mogła skorzystać z lotu, na który ma rezerwację.
Art. 7 ust. 4	E.4.7.4	Przepisy normy E.4.7.1 stosuje się pod warunkiem że: a) dana osoba sama stawi się na czas do odprawy pasażerskiej b) dana osoba dotrze na czas do punktu w granicach portu lotniczego wyznaczonego zgodnie z normą E.4.5.1. Dokładne definicje i specyfikacje pojęcia „na czas" określa się w odpowiednich przepisach i procedurach Umawiających się Stron.
Art. 7 ust. 5	E.4.7.5	W przypadku, gdy osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej przemieszcza się tranzytem przez port lotniczy Umawiającej się Strony lub jeżeli dla tej osoby przewoźnik lotniczy lub organizator wycieczek dokonał zmiany rezerwacji na inny lot, organ zarządzający jest odpowiedzialny za zapewnienie udzielenia pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w taki sposób, aby zainteresowana osoba mogła skorzystać z lotu, na który ma rezerwację.
Art. 7 ust. 6-7	E.4.7.6	Po przybyciu drogą lotniczą osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej do portu lotniczego Umawiającej się Strony organ zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za zapewnienie udzielenia pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w taki sposób, aby osoba ta mogła dotrzeć do punktu swojego wylotu z portu lotniczego, o którym mowa w normie E.4.5.1. Udzielana pomoc jest w miarę możliwości dostosowana do szczególnych potrzeb poszczególnych pasażerów.
Art. 8	E.4.8.1	Organ zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za zapewnienie udzielenia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, bez dodatkowych opłat, pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006. Organ zarządzający może sam udzielać takiej pomocy. Ewentualnie, zgodnie ze spoczywającą na nim odpowiedzialnością i zawsze pod warunkiem zgodności z normami jakości, o których mowa w normie E.4.9.1, organ zarządzający może zawrzeć z jedną lub kilkoma stronami trzecimi umowę o dostarczeniu pomocy. We współpracy z użytkownikami portu lotniczego, za pośrednictwem komitetu użytkowników portu lotniczego, jeżeli taki istnieje, organ zarządzający zawiera taką umowę lub umowy z własnej inicjatywy lub na wniosek, w tym na wniosek przewoźnika lotniczego, przy uwzględnieniu usług oferowanych w danym porcie lotniczym. W przypadku odrzucenia takiego wniosku organ zarządzający przedstawia uzasadnienie na piśmie.
Art. 9	E.4.9.1	Z wyjątkiem portów lotniczych, których roczny ruch jest mniejszy niż 150 000 pasażerskich lotów handlowych, organ zarządzający ustala normy jakościowe dla pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 i określa wymagane środki dla ich spełnienia we współpracy z użytkownikami portu lotniczego, poprzez Komitet Użytkowników Portów Lotniczych, gdy taki istnieje, oraz organizacje reprezentujące pasażerów niepełnosprawnych i pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		Przy ustalaniu takich norm należy w pełni uwzględnić uznane na arenie międzynarodowej polityki i kodeksy postępowania dotyczące ułatwienia przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w szczególności Kodeks dobrego postępowania w obsłudze naziemnej osób o ograniczonej sprawności ruchowej ECAC. Organ zarządzający portem lotniczym publikuje swoje normy jakości. Przewoźnik lotniczy oraz organ zarządzający portem lotniczym mogą uzgodnić, że organ zarządzający portem lotniczym udziela pomocy o wyższym standardzie niż standard wymieniony powyżej lub świadczy usługi dodatkowe w stosunku do określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, dla pasażerów, których ten przewoźnik lotniczy przewozi do i z portu lotniczego.
Art. 10 + Załącznik II	E.4.10.1	Przewoźnik lotniczy udziela bez dodatkowych opłat pomocy określonej w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej odlatującej, przylatującej lub przemieszczającej się tranzytem przez port lotniczy, do którego stosuje się rozporządzenie (WE) nr 1107/2006, pod warunkiem że osoba ta spełnia warunki określone w normach E.4.7.1, E.4.7.2 oraz E.4.7.4.
Art. 11	E.4.11.1	Przewoźnicy lotniczy i organy zarządzające portami lotniczymi: a) zapewniają, aby zatrudniony przez nich, jak również przez podwykonawców, personel udzielający bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej posiadał wiedzę w zakresie zaspokajania potrzeb osób o różnych rodzajach niepełnosprawności lub upośledzenia ruchowego; b) zapewniają wszystkim swoim pracownikom pracującym w porcie lotniczym, którzy mają bezpośredni kontakt z pasażerami, szkolenie w zakresie równego traktowania osób niepełnosprawnych i świadomości niepełnosprawności; c) zapewniają, aby przy zatrudnieniu wszyscy nowi pracownicy otrzymali szkolenie na temat niepełnosprawności, a także, jeżeli okaże się to potrzebne, aby zatrudniony personel otrzymał szkolenia odświeżające wiedzę.
Art. 12	E.4.12.1	W przypadku, gdy wózki inwalidzkie lub inny sprzęt do poruszania się lub urządzenia do udzielania pomocy zostały zagubione lub uszkodzone podczas obsługi na lotnisku lub w czasie przewozu na pokładzie samolotu, pasażer, do którego należy ten sprzęt, otrzymuje odszkodowanie zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego i krajowego.
Art. 13	E.4.13.1	Nie można ograniczyć ani uchylić obowiązków wobec osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej przewidzianych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1107/2006.
Art. 14	E.4.14.1	Każda Umawiająca się Strona wyznacza organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w odniesieniu do odlotów z lub przylotów do portów lotniczych znajdujących się na jej terytorium. W stosownych przypadkach organ ten lub organy podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym przestrzegania norm jakości wymienionych w normie E.4.9.1. Umawiające się Strony powiadamiają się nawzajem o organie lub organach, które zostały wyznaczone.
Art. 15	E.4.15.1	Osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej, która uzna, że doszło do naruszenia rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, może zgłosić to organowi zarządzającemu portem lotniczym lub danemu przewoźnikowi lotniczemu, w zależności od przypadku. Jeżeli osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej nie może uzyskać w ten sposób zadośćuczynienia, skargi w sprawie domniemanego naruszenia rozporządzenia mogą być wnoszone do organu lub organów wyznaczonych na podstawie normy E.4.14.1. Umawiające się Strony podejmują środki w celu poinformowania osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej o przysługujących im na mocy rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 prawach i o możliwości wniesienia skargi do wyznaczonego organu lub organów.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 16	E.4.16.1	Umawiające się Strony określają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie do naruszeń rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 i podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wprowadzenia tych przepisów w życie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Umawiająca się Strona, na wniosek drugiej Umawiającej się Strony, powiadamia ją o przepisach dotyczących tych sankcji.

CZĘŚĆ F:

F.1: Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Nr klauzuli (w załączniku)	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Klauzula 1	F.1.1.1	Normy i wymogi określone w niniejszym załączniku stosuje się do czasu pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym.
Klauzula 2	F.1.2.1	Definicje w klauzuli 2 do dyrektywy Rady 2000/79/EWG stosuje się do norm i wymogów odnoszących się do czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.
Klauzula 3 pkt 1	F.1.3.1	Członkowie załóg lotniczych w lotnictwie cywilnym są uprawnieni do płatnego, corocznego urlopu o wymiarze co najmniej czterech tygodni, zgodnie z warunkami odnoszącymi się do nabywania prawa i udzielania tego rodzaju urlopu, przewidzianymi w ustawodawstwie krajowym i/lub praktyce. Członkowie personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym są uprawnieni do płatnego corocznego urlopu, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem Umawiającej się Strony.
Klauzula 4 pkt 1 lit. a)	F.1.4.1	Personel latający w lotnictwie cywilnym jest uprawniony do bezpłatnego badania lekarskiego przed mianowaniem, a następnie w regularnych odstępach czasu.
Klauzula 4 pkt 1 lit. b)	F.1.4.2	Personel latający w lotnictwie cywilnym mający problemy zdrowotne, uznane za związane z pracą w porze nocnej, zostanie przeniesiony, kiedy tylko to będzie możliwe, do odpowiedniej dla niego pracy na zmianie dziennej, na stanowisko personelu naziemnego lub latającego.
Klauzula 4 pkt 2	F.1.4.3	Bezpłatne badanie lekarskie spełnia wymogi tajemnicy lekarskiej.
Klauzula 4 pkt 3	F.1.4.4	Bezpłatne badanie lekarskie może być przeprowadzone w ramach państwowego systemu opieki zdrowotnej.
Klauzula 5 pkt 1	F.1.5.1	Personel latający w lotnictwie cywilnym będzie mieć zapewnioną ochronę zdrowia i bezpieczeństwo, stosownie do charakteru swojej pracy.
Klauzula 5 pkt 2	F.1.5.2	Właściwe służby lub udogodnienia związane z zapobieganiem i ochroną w odniesieniu do bezpieczeństwa i zdrowia personelu latającego w lotnictwie cywilnym będą dostępne przez cały czas.
Klauzula 6	F.1.6.1	Zostaną podjęte niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pracodawca, który ma zamiar zorganizować pracę według określonego schematu, brał pod uwagę ogólne zasady przystosowywania pracy do pracownika.

Nr klauzuli (w załączniku)	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Klauzula 7	F.1.7.1	Informacje dotyczące szczególnych schematów pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym powinny być przedstawiane właściwym organom na ich żądanie.
Klauzula 8 pkt 1	F.1.8.1	Czas pracy powinien być analizowany bez uszczerbku dla jakiegokolwiek przyszłego ustawodawstwa Umawiających się Stron w sprawie ograniczeń czasowych lotów i służby oraz wymogów związanych z wypoczynkiem, w powiązaniu z ustawodawstwem krajowym w tej dziedzinie, które powinno być brane pod uwagę we wszystkich odnośnych kwestiach.
Klauzula 8 pkt 2	F.1.8.2	Maksymalny zablokowany czas latania jest ograniczony do 900 godzin. W tym celu „zablokowany czas latania" oznacza czas, w którym personel latający jest na stanowisku pracy w kabinie pilota (w przypadku członków załogi lotniczej) lub w kabinie (w przypadku personelu pokładowego), pomiędzy pierwszym wyjazdem z miejsca postoju samolotu w celu wykonania startu, do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej i wyłączenia wszystkich silników. Odchylenie o 15 % w przypadku członków załogi lotniczej oraz o 20 % w przypadku członków personelu pokładowego od liczby wymienionej w niniejszej normie uznaje się za normę równoważną.
Klauzula 8 pkt 3	F.1.8.3	Maksymalny czas pracy w ciągu roku winien być rozłożony na cały rok, w takim zakresie, jak jest praktycznie możliwe.
Klauzula 9	F.1.9.1	Personelowi latającemuw lotnictwie cywilnym przysługują, po uprzednim zawiadomieniu, następujące dni wolne od wszystkich obowiązków i gotowości: a) co najmniej 7 dni w każdym miesiącu kalendarzowym, można tu wliczać okresy przerw w pracy wymagane przez prawo; oraz b) co najmniej 96 dni w każdym roku kalendarzowym, można tu wliczać wszystkie okresy przerw w pracy wymagane przez prawo. Odchylenie o 20 % od liczb wymienionych w niniejszej normie uznaje się za normę równoważną.

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 575/2013 z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie wymogów ostrożnościowych dla instytucji kredytowych i firm inwestycyjnych, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 648/2012

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 176 z dnia 27 czerwca 2013 r.)

1. Strona 2, motyw 4 zdanie trzecie:

   zamiast: „…oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/36/UE z dnia… ([2]).",

   powinno być: „…oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/36/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. ([2]).".

2. Strona 36, art. 26 ust. 3 akapit pierwszy zdanie drugie:

   zamiast: „W odniesieniu do emisji, które mają miejsce po 31 grudnia 2014, instytucje klasyfikują…",

   powinno być: „W odniesieniu do emisji, które mają miejsce po dniu 28 czerwca 2013 r., instytucje klasyfikują…".

3. Strona 37, art. 26 ust 3 akapit trzeci zdanie drugie:

   zamiast: „EUNB po raz pierwszy sporządzi ten wykaz i opublikuje go w terminie do 1 lutego 2015.",

   powinno być: „EUNB po raz pierwszy sporządzi ten wykaz i opublikuje go w terminie do dnia 28 lipca 2015 r.".

4. Strona 37, art. 26 ust. 3 akapit czwarty:

   zamiast: „…podjąć decyzję o wykreśleniu z wykazu instrumentów kapitałowych, które nie stanowią pomocy państwa, wyemitowanych po 31 grudnia 2014 …",

   powinno być: „…podjąć decyzję o wykreśleniu z wykazu instrumentów kapitałowych, które nie stanowią pomocy państwa, wyemitowanych po dniu28 czerwca 2013 r. …".

5. Strona 37, art. 26 ust. 4 akapit drugi:

   zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

   powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

6. Strona 37, art. 27 ust. 2 akapit drugi:

   zamiast: „EUNB przedstawi Komisji te projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do 1 lutego 2015.",

   powinno być: „EUNB przedstawi Komisji te projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

7. Strona 39, art. 28 ust. 5 akapit drugi:

   zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do 1 lutego 2015.",

   powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

8. Strona 40, art. 29 ust. 6 akapit drugi:

   zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

   powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

9. Strona 40, art. 32 ust. 2 akapit drugi:

   zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

   powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

10. Strona 42, art. 36 ust. 2 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

11. Strona 42, art. 36 ust. 3 akapit drugi:

„EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

12. Strona 44, art. 41 ust. 2 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

13. Strona 48, art. 49 ust. 6 akapit drugi:

zamiast: „EUNB, EUNUiPPE i EUNGiPW przedstawią Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do 1 lutego 2015 jednego miesiąca od daty wejścia niniejszego rozporządzenia w życie.",

powinno być: „EUNB, EUNUiPPE i EUNGiPW przedstawią Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

14. Strona 50, art. 52 ust. 2 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

15. Strona 57, art. 73 ust. 7 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

16. Strona 58, art. 76 ust. 4 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

17. Strona 59, art. 78 ust. 5 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

18. Strona 60, art. 79 ust. 2 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

19. Strona 61, art. 83 ust. 2 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

20. Strona 62, art. 84 ust. 4 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

21. Strona 62, art. 84 ust. 5 akapit drugi:

zamiast: „W przypadku gdy po 31 grudnia 2014 r. dominująca finansowa spółka holdingowa…",

powinno być: „W przypadku gdy po dniu 28 czerwca 2013 r. dominująca finansowa spółka holdingowa…".

22. Strona 68, art. 99 ust. 5 akapit trzeci:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

23. Strona 68, art. 99 ust. 6 akapit trzeci:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

24. Strona 69, art. 101 ust. 4 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

25. Strona 72, art. 105 ust. 14 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

26. Strona 74, art. 110 ust. 4 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

27. Strona 232,. 395 ust. 6 akapit drugi:

zamiast: „…stosowały limit dotyczący dużych ekspozycji poniżej 25 %, lecz nie niższy niż 15 % pomiędzy dniem 31 grudnia 2014 r. a dniem 30 czerwca 2015 r. …",

powinno być: „…stosowały limit dotyczący dużych ekspozycji poniżej 25 %, lecz nie niższy niż 15 % pomiędzy dniem 28 czerwca 2013 r. a dniem 30 czerwca 2015 r. …".

28. Strona 241, art. 415 ust. 3 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji te projekty wykonawczych standardów technicznych w odniesieniu do pozycji określonych w lit. a) do 1 lutego 2015, a w odniesieniu do pozycji określonych w lit. b) – do dnia 1 stycznia 2014 r.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji te projekty wykonawczych standardów technicznych w odniesieniu do pozycji określonych w lit. a) do dnia 28 lipca 2013 r., a w odniesieniu do pozycji określonych w lit. b) – do dnia 1 stycznia 2014 r.".

29. Strona 254, art. 430 ust. 2 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

30. Strona 256, art. 437 ust. 2 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2015.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

31. Strona 268, art. 462 ust. 2:

zamiast: „2. Uprawnienie do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 456–460, dokonuje się na czas nieokreślony począwszy od dnia 31 grudnia 2014 r..",

powinno być: „2. Uprawnienie do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 456–460, dokonuje się na czas nieokreślony, począwszy od dnia 28 czerwca 2013 r.".

32 Strona 274, art. 478 ust. 2:

zamiast: „2. W drodze odstępstwa od ust. 1 w odniesieniu do pozycji, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. c) i które istniały przed, mająca zastosowanie wartość procentowa do celów art. 469 ust. 1 lit. c) mieści się w następujących przedziałach:

a) 0 – 100 % w odniesieniu do okresu od 1 stycznia 2014 r. do 2 stycznia 2015 r.;

b) 10 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2015 r. do 2 stycznia 2016 r.;

c) 20 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2016 r. do 2 stycznia 2017 r.;

d) 30 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2017 r. do 2 stycznia 2018 r.;

e) 40 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2018 r. do 2 stycznia 2019 r.;

f) 50 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2019 r. do 2 stycznia 2020 r.;

g) 60 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2020 r. do 2 stycznia 2021 r.;

h) 70 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2021 r. do 2 stycznia 2022 r.;

i) 80 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2022 r. do 2 stycznia 2023 r.;

j) 90 – 100 % w odniesieniu do okresu od 2 stycznia 2023 r. do 2 stycznia 2024 r.. ",

powinno być: „2. W drodze odstępstwa od ust. 1 w odniesieniu do pozycji, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. c) i które istniały przed dniem 1 stycznia 2014 r., mająca zastosowanie wartość procentowa do celów art. 469 ust. 1 lit. c) mieści się w następujących przedziałach:

a) 0–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2014 r. do dnia 31 grudnia 2014 r.;

b) 10–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2015 r.;

c) 20–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia 31 grudnia 2016 r.;

d) 30–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2017 r.;

e) 40–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r.;

f) 50–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia 31 grudnia 2019 r.;

g) 60–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r.;

h) 70–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2021 r.;

i) 80–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r.;

j) 90–100 % w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2023 r.".

33. Strona 276, art. 481 ust. 6 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2014.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

34. Strona 279, art. 487 ust. 3 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2014.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

35. Strona 281, art. 492 ust. 5 akapit drugi:

zamiast: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie 1 lutego 2014.",

powinno być: „EUNB przedstawi Komisji powyższe projekty regulacyjnych standardów technicznych w terminie do dnia 28 lipca 2013 r.".

36. Strona 281, art. 493 ust. 3 wyrażenie wprowadzające:

zamiast: „…państwa członkowskie mogą przez okres przejściowy do wejścia w życie aktu prawnego przyjętego w związku z przeglądem dokonanym zgodnie z art. 507, lecz nie później niż dnia 2 stycznia 2029 r., całkowicie lub częściowo wyłączyć następujące ekspozycje…",

powinno być: „…państwa członkowskie mogą przez okres przejściowy do wejścia w życie aktu prawnego przyjętego w związku z przeglądem dokonanym zgodnie z art. 507, lecz nie później niż dnia 31 grudnia 2028 r., całkowicie lub częściowo wyłączyć następujące ekspozycje…".

37. Strona 285, art. 501 ust. 4:

zamiast: „4. Do dnia 2 stycznia 2017 r. Komisja przedstawi sprawozdanie na temat wpływu wymogów dotyczących funduszy własnych określonych w niniejszym rozporządzeniu na udzielanie kredytów MŚP oraz osobom fizycznym…",

powinno być: „4. Do dnia 28 czerwca 2016 r. Komisja przedstawi sprawozdanie na temat wpływu wymogów dotyczących funduszy własnych określonych w niniejszym rozporządzeniu na udzielanie kredytów MŚP oraz osobom fizycznym…".

38. Strona 291, art. 515 ust. 1:

zamiast: „1. EUNB sporządza wraz z EUNGiPW do dnia 2 stycznia 2015 r. sprawozdanie dotyczące funkcjonowania niniejszego rozporządzenia z powiązanymi zobowiązaniami wynikającymi z rozporządzenia (UE) nr 648/2012…",

powinno być: „1. EUNB sporządza wraz z EUNGiPW do dnia 28 czerwca 2014 r. sprawozdanie dotyczące funkcjonowania niniejszego rozporządzenia z powiązanymi zobowiązaniami wynikającymi z rozporządzenia (UE) nr 648/2012…".

39. Strona 294, art. 521 ust. 2 lit. c):

zamiast: „c) przepisów niniejszego rozporządzenia, które wymagają, by Europejskie Urzędy Nadzoru przedłożyły Komisji projekty standardów technicznych, a także przepisów niniejszego rozporządzenia, które uprawniają Komisję do przyjmowania aktów delegowanych lub aktów wykonawczych, które to przepisy mają zastosowanie od 31 grudnia 2014 r..",

powinno być: „c) przepisów niniejszego rozporządzenia, które wymagają, by Europejskie Urzędy Nadzoru przedłożyły Komisji projekty standardów technicznych, a także przepisów niniejszego rozporządzenia, które uprawniają Komisję do przyjmowania aktów delegowanych lub aktów wykonawczych, które to przepisy mają zastosowanie od dnia 28 czerwca 2013 r.".

Sprostowanie do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/36/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie warunków dopuszczenia instytucji kredytowych do działalności oraz nadzoru ostrożnościowego nad instytucjami kredytowymi i firmami inwestycyjnymi, zmieniająca dyrektywę 2002/87/WE i uchylająca dyrektywy 2006/48/WE oraz 2006/49/WE

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 176 z dnia 27 czerwca 2013 r.)

Strona 423, art. 162 ust. 1 akapit drugi:

zamiast: „Państwa członkowskie stosują te przepisy od 31 grudnia 2013 r.",

powinno być: „Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 1 stycznia 2014 r.".

Strona 423, art. 162 ust. 3:

zamiast: „… za świadczone usługi lub osiągnięte wyniki od roku 2014, należnego z tytułu umów zawartych przed 31 grudnia 2013 r. datą lub po tej dacie.",

powinno być: „… za świadczone usługi lub osiągnięte wyniki od roku 2014, należnego z tytułu umów zawartych przed dniem 1 stycznia 2014 r. lub po tej dacie.".

Strona 424, art. 162 ust. 6:

zamiast: „W drodze odstępstwa od ust. 2 niniejszego artykułu przepisy art. 133 mają zastosowanie od 31 grudnia 2013 r.",

powinno być: „W drodze odstępstwa od ust. 2 niniejszego artykułu przepisy art. 133 mają zastosowanie od dnia 1 stycznia 2014 r.".

Portal EUR-Lex (http://new.eur-lex.europa.eu) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: http://europa.eu

Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL