



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 22.11.2012
COM(2012) 689 final

2012/0324 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

**относно сключването на Евро-средиземноморско споразумение за
въздухоплавателни услуги между Европейския съюз и неговите държави членки,
от една страна, и правителството на Държавата Израел, от друга страна**

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. Контекст на предложението

- **Основания и цели на предложението**

Евро-средиземноморското споразумение в областта на въздухоплаването между Европейския съюз и неговите държави членки, от една страна, и правителството на Държавата Израел, от друга страна, е договорено от Комисията в съответствие с правомощията, получени от Съвета през април 2008 г. Въздухоплавателните услуги между ЕС и Държавата Израел понастоящем се извършват на основата на двустранни споразумения между отделните държави членки и Държавата Израел. Външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването включва договарянето на всеобхватни споразумения за въздухоплавателни услуги със съседни държави там, където са видни добавената стойност и икономическите ползи от тях. Споразумението има следните цели:

- постепенно отваряне на пазара посредством взаимно предоставяне на достъп до маршрути и на капацитет;
- насърчаване на регулаторното сътрудничество и хармонизацията на разпоредбите и подходите на основата на законодателството на ЕС в областта на въздухоплаването;
- насърчаване на въздухоплавателни услуги на основата на конкуренция между въздушните превозвачи с минимална държавна намеса и регулиране;
- недискриминационно отношение и условия на равнопоставеност при конкуренцията между икономическите субекти.

- **Общ контекст**

Указанията за водене на преговори очертават общата цел — договаряне на всеобхватно споразумение за въздушен транспорт, насочено към постепенно и взаимно отваряне на достъпа до пазарите и сближаване на правните уредби, както и ефективното прилагане на стандартите на ЕС.

В съответствие с указанията за водене на преговори двете страни парафираха проект на споразумение с Държавата Израел на 30 юли 2012 г.

- **Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

Разпоредбите на споразумението имат предимство пред съответните разпоредби в съществуващите двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги между държавите членки и Държавата Израел. Въпреки това упражняването на съществуващите права за въздушно движение, които произтичат от тези двустранни споразумения и не са включени в настоящото споразумение, може да продължи, при условие че не се допуска дискриминиране между държавите членки и техните граждани.

- **Съгласуваност с другите политики и цели на Съюза**

Сключването на всеобхватно споразумение за въздушен транспорт с правителството на Държавата Израел е важен елемент в развитието на външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването и по-специално за изграждането на едно по-широко Общоевропейско авиационно пространство, както е посочено в Съобщението на Комисията „Разработване на програмата за външната политика на Общността в областта на въздухоплаването“ (COM(2005) 79 окончателен).

2. Консултация със заинтересованите страни и оценка на въздействието

В съответствие с член 218, параграф 4 от ДФЕС Комисията проведе преговорите в консултация със специален комитет.

В допълнение, тя проведе, в рамките на процеса, консултации със заинтересовани страни.

• Консултация със заинтересованите страни

Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на участниците в консултацията

Комисията проведе консултации със заинтересовани страни, по-специално чрез Консултативния съвет, състоящ се от представители на въздушни превозвачи, летища и профсъюзи.

Обобщение на отговорите и на начина, по който са взети предвид

Коментарите на заинтересованите страни, много от които бяха направени устно в контекста на преговорите, които продължиха над три години в рамките на осем кръга от преговори, или различни подготвителни срещи на равнище ЕС, се отнасяха в частност до възможно най-бързо отваряне на авиационния пазар между ЕС и Израел (полети от/към ЕС към/от Израел), и до регулаторно сближаване. Освен това, заинтересованите страни поискаха да се гарантира, че правилата на ЕС относно слотовете са спазени в споразумението.

На всички коментари от заинтересованите страни бе отделено заслужено внимание при изготвянето на позицията на Съюза в преговорите. След приключване на преговорите заинтересованите страни изразиха желание споразумението да бъде подписано и да започне прилагането му.

• Събиране и използване на експертни становища

Не бяха необходими външни експертни становища.

• Оценка на въздействието

В изготвен от консултанти за Комисията през 2007 г. доклад относно икономическите последици от споразумението се изчислява, че икономическата полза от такова споразумение ще бъде в размер на общо 96 милиона евро годишно като потребителски излишък в резултат на по-ниски тарифи. Анализът също така показва положително въздействие по отношение на създаването на

работни места.

Обобщение на този доклад бе включено в Съобщение на Комисията, публикувано на 9 ноември 2007 г. (COM (2007) 691 окончателен).

Със споразумението се създава съвместен комитет, който ще отговаря за прегледа изпълнението на споразумението и на последиците от него.

3. Правни елементи на предложението

• Обобщение на предлаганите мерки

Споразумението се състои от основна част, съдържаща главните принципи, и шест приложения: Приложение I относно договорените услуги и уточнените маршрути; Приложение II относно преходните разпоредби; Приложение III, съдържащо списък на държавите, посочени в членове 3, 4 и 8 на Споразумението; Приложение IV относно разпоредбите в областта на гражданското въздухоплаване; Приложение V относно одобрените основни честоти по определени маршрути; и приложение VI относно нормативните изисквания и стандарти.

• Правно основание

Член 100, параграф 2, във връзка с член 218, параграф 6, буква а) и параграф 8 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

• Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на Съюза.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради следната причина/следните причини.

Разпоредбите на споразумението имат предимство пред съответните разпоредби на съществуващите договорености, сключени от държавите членки. Споразумението създава едновременно за всички въздушни превозвачи на Съюза еднакви условия за достъп до пазара и установява нови договорености за регулаторно сътрудничество и сближаване между Европейския съюз и Държавата Израел в области, които са от съществено значение за едно безопасно, сигурно и ефикасно функциониране на въздухоплавателните услуги. Тези договорености могат да бъдат постигнати само на равнище Европейски съюз, тъй като обхващат редица области, попадащи в неговите изключителни правомощия.

Действия на равнището на Съюза ще бъдат по-подходящи за постигане на целите на предложението поради следната причина/следните причини.

Споразумението позволява условията му да бъдат едновременно валидни в 27-те държави членки, като се прилагат еднакви разпоредби без дискриминация и в полза на всички въздушни превозвачи от Съюза, независимо от тяхната национална принадлежност. Тези превозвачи ще могат свободно да предоставят услуги от произволна точка в Европейския съюз до произволна точка в

Държавата Израел, което понастоящем не е възможно.

Постепенното премахване на всички ограничения за достъп до пазара между ЕС и Държавата Израел не само ще привлече нови участници на пазара и ще създаде възможности за обслужване на по-малко използвани летища, но също така ще улесни процеса на консолидация между въздушните превозвачи в ЕС.

Споразумението осигурява достъп на всички въздушни превозвачи от ЕС до търговски възможности, като например възможността за свободно ценообразуване. Друга цел на мандата е да създаде равнопоставени условия на конкуренция между всички въздушни превозвачи от ЕС и Израел, а за това е необходимо тясно регулаторно сътрудничество, което може да бъде постигнато само на равнище Европейски съюз.

С оглед на гореизложеното предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност. Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на Съюза.

- **Избор на инструменти**

Предлагани инструменти: международно споразумение

Други средства не биха били подходящи поради следната причина/следните причини.

Международните отношения в областта на въздухоплаването могат да бъдат регулирани само чрез международни споразумения.

4. Отражение върху бюджета

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно сключването на Евро-средиземноморско споразумение за въздухоплавателни услуги между Европейския съюз и неговите държави членки, от една страна, и правителството на Държавата Израел, от друга страна

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2, във връзка с член 218, параграф 6, буква а) и член 218, параграф 8 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като взе предвид одобрението на Европейския парламент,

като има предвид, че:

- (1) Комисията е договорила, от името на Съюза и на държавите членки, Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването с правителството на Държавата Израел (наричано по-надолу „споразумението“)
- (2) В съответствие с Решение 2012/xxx на Съвета от (...) споразумението беше подписано на (...);
- (3) Споразумението следва да бъде одобрено от името на Европейския съюз,
- (4) Споразумението следва да се прилага в съответствие с позицията на Европейския съюз, че териториите, попаднали под израелско управление през юни 1967 г., не са част от територията на Държавата Израел,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1 Сключване

1. Евро-средиземноморското споразумение за въздухоплавателни услуги между Европейския съюз и неговите държави членки, от една страна, и правителството на Държавата Израел, от друга страна, се сключва от името на Съюза.

Текстът на споразумението е приложен към настоящото решение.

2. Председателят на Съвета посочва лицето, оправомощено да извърши от името на Европейския съюз уведомленията, предвидени в член 30 от споразумението,

с цел да изрази съгласието на Европейския съюз да се обвърже със споразумението.

Член 2

Влизане в сила

Решението влиза в сила в деня на неговото приемане. Решението се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета

Председател

[...]

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

КРАЛСТВО БЕЛГИЯ,
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ,
ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА,
КРАЛСТВО ДАНИЯ,
ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,
РЕПУБЛИКА ЕСТОНИЯ,
РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ,
КРАЛСТВО ИСПАНИЯ,
ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА,
ИРЛАНДИЯ,
РЕПУБЛИКА ИТАЛИЯ,
РЕПУБЛИКА КИПЪР,
РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ,
РЕПУБЛИКА ЛИТВА,
ВЕЛИКОТО ХЕРЦОГСТВО ЛЮКСЕМБУРГ,
УНГАРИЯ,
МАЛТА,
КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ,
РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ,
РЕПУБЛИКА ПОЛША,
ПОРТУГАЛСКАТА РЕПУБЛИКА,
РУМЪНИЯ,
РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,
СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА ФИНЛАНДИЯ,

КРАЛСТВО ШВЕЦИЯ,

ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИЯ И СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ,

договарящи страни по Договора за Европейския съюз и Договора за функционирането на Европейския съюз, наричани по-нататък „държавите членки“, и

ЕВРОПЕЙСКИЯТ СЪЮЗ,

от една страна, и

ПРАВИТЕЛСТВОТО НА ДЪРЖАВАТА ИЗРАЕЛ, наричано по-долу „Израел“,

от друга страна,

Като желаят да подкрепят система на международно въздухоплаване, която се основава на лоялна конкуренция между въздушните превозвачи с минимална намеса и регулиране от страна на държавата;

Като желаят да улеснят разгръщането на възможностите на международния въздушен транспорт, включително чрез развитието на мрежи за въздушен транспорт, които отговарят на нуждите на пътниците и товародателите от подходящ въздушен транспорт;

КАТО ОТЧИТАТ важността на въздушния транспорт за насърчаване на търговския обмен, туризма и инвестициите;

Като желаят да предоставят възможност на въздушните превозвачи да предлагат на пътуващите и спедиторите конкурентни цени и услуги в отворени пазари;

КАТО ОТЧИТАТ потенциалните ползи от регулаторното сближаване и, доколкото е практично, от хармонизацията на разпоредбите;

Като желаят всички сектори от отрасъла на въздушния транспорт, включително служителите във въздушните превозвачи, да се ползват от една либерализирана среда;

Като желаят да осигурят най-висока степен на безопасност и сигурност на международния въздушен транспорт и като потвърждават своята дълбока загриженост по отношение на действията или заплахите срещу сигурността на въздухоплавателните средства, които застрашават безопасността на хора или имущество, влияят неблагоприятно на функционирането на въздушния транспорт и подкопават общественото доверие в безопасността на гражданското въздухоплаване;

КАТО ОТЧИТАТ нуждите в областта на сигурността във връзка с отношенията между Европейския съюз и Израел в областта на въздухоплаването, в резултат на настоящата геополитическа ситуация;

Като вземат под внимание Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г.;

КАТО ОТЧИТАТ, че настоящото Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването попада в приложното поле на евро-средиземноморското партньорство, залегнало в декларацията от Барселона от 28 ноември 1995 г.;

КАТО ВЗЕМАТ ПОД ВНИМАНИЕ общата си воля да способстват за изграждането на евро-средиземноморско авиационно пространство, основано на принципите на регулаторното сближаване и сътрудничество и на либерализирането на достъпа до пазара;

Като желаят да осигурят равнопоставеност, осигуряваща на въздушните превозвачи справедливи и равни възможности да извършват услуги в областта на въздушния транспорт;

Като признават, че субсидиите могат да повлияят неблагоприятно върху конкуренцията между въздушните превозвачи и могат да изложат на риск основните цели на настоящото споразумение;

Като потвърждават значението на защитата на околната среда при разработване и прилагане на международната политика в областта на въздухоплаването и като отчитат правата на суверенните държави да предприемат съответните мерки в тази насока;

Като вземат под внимание значението на защитата на потребителите, включително защитата, предоставена по Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международен въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., доколкото и двете договарящи страни са страни и по посочената конвенция;

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ, че настоящото споразумение включва обмен на лични данни, който ще бъде предмет на законодателствата за защита на данните на договарящите страни и на Решение 2011/61/ЕС на Комисията от 31 януари 2011 година съгласно Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно адекватното ниво на защита на личните данни от страна на Държавата Израел във връзка с автоматизираното предаване на лични данни;

Като възнамеряват да надграждат върху рамката от съществуващи споразумения за въздушен транспорт с цел предоставяне на достъп до пазари и увеличаване в максимална степен на ползите за потребители, въздушни превозвачи, работна сила и общности от двете договарящи страни,

Като отбелязват, че настоящото споразумение следва да се прилага постепенно, но изцяло, и че един подходящ механизъм може да гарантира установяването на равностойни нормативни изисквания и стандарти за гражданско въздухоплаване, основаващи се на най-високите стандарти, прилагани от договарящите страни;

Се споразумяха за следното:

ЧЛЕН 1

Определения

За целите на настоящото споразумение, освен ако е предвидено друго, терминът:

- (1) „Договорени услуги“ и „Уточнени маршрути“ означават международен въздушен транспорт съгласно член 2 (Права за въздушни превози) от настоящото споразумение и приложение I към него;
- (2) „Споразумение“ означава настоящото споразумение, неговите приложения и всички изменения, внесени в тях;
- (3) „въздушен превозвач“ означава предприятие с валиден оперативен лиценз;
- (4) „Въздушен транспорт“ означава превоз с гражданско въздухоплавателно средство на пътници, багажи, товари и поща, поотделно или заедно, предлаган на обществеността срещу възнаграждение или под наем, който, с оглед на яснотата, включва редовен и нередовен (чартърен) въздушен транспорт и пълен набор от товарни услуги;
- (5) „Споразумение за асоцииране“ означава Евро-средиземноморското споразумение, с което се създава асоцииране между Европейските общности и техните държави членки, от една страна, и Държавата Израел, от друга страна, подписано в Брюксел на 20 ноември 1995 г.;
- (6) „Компетентни органи“ означава правителствените агенции или организации, които отговарят за административните функции по настоящото споразумение;
- (7) „Договарящи страни“ означава, от една страна, Европейският съюз или неговите държави членки, или Европейският съюз и неговите държави членки съгласно съответните им правомощия и, от друга страна, Израел;
- (8) „Конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., и включва:
 - а) всяко изменение, което е влязло в сила съгласно член 94, буква а) от конвенцията и е ратифицирано както от Израел, така и от държавата членка или държавите — членки на Европейския съюз, и
 - б) всяко приложение към нея или всяко нейно изменение, прието съгласно член 90 от конвенцията, доколкото даденото приложение или изменение е в сила във всеки даден момент както за Израел, така и за държавата членка или държавите — членки на Европейския съюз в зависимост от разглеждания въпрос;
- (9) „Договори за ЕС“ означава Договорът за Европейския съюз и Договорът за функционирането на Европейския съюз;
- (10) „Правото на пета свобода“ означава правото или привилегията, предоставени от дадена държава („предоставяща държава“) на въздушни превозвачи на друга

държава („държава получател“) да извършват международни услуги за въздушен транспорт между територията на предоставящата държава и територията на трета държава, при условие че тези услуги започват или приключват на територията на държавата получател;

- (11) „Годност“ означава дали даден въздушен превозвач е годен да извършва международни въздухоплавателни услуги, тоест дали притежава достатъчна финансова способност и подходящ управленски опит и е готов да спазва законовите, подзаконовите актове и изискванията, уреждащи извършването на такива услуги;
- (12) „Пълна себестойност“ означава разходите по осигуряване на услугата плюс разумна добавка за административните разходи и, когато е уместно, всички приложими такси, отразяващи екологичните щети и прилагани независимо от националната принадлежност;
- (13) „международен въздушен превоз“ означава въздушен превоз, който преминава през въздушното пространство над територията на най-малко две държави;
- (14) „IATA“ означава Международната асоциация за въздушен транспорт;
- (15) „ИКАО“ означава Международната организация за гражданско въздухоплаване;
- (16) „Гражданин“ означава:
 - а) всяко лице, имащо израелско гражданство в случая на Израел, или национална принадлежност към държава членка в случая на Европейския съюз и неговите държави членки; или
 - б) всеки правен субект (i) който е притежаван пряко или чрез мажоритарно участие и по всяко време е действително контролиран от лица или субекти с израелско гражданство, в случая на Израел, или от лица или субекти, които имат национална принадлежност към държава членка или на някоя от другите държави, изброени в приложение III, в случая на Европейския съюз и неговите държави членки, и (ii) основното място на стопанска дейност на което е в Израел в случая на Израел, или в държава членка, в случая на Европейския съюз и неговите държави членки;
- (17) „Национална принадлежност“, когато се отнася за въздушен превозвач, означава, че същият отговаря на изискванията по отношение на въпроси като неговата собственост, действителен контрол и основно място на стопанска дейност;
- (18) „нередовна въздухоплавателна услуга“ означава всяка търговска въздухоплавателна услуга, различна от редовна въздухоплавателна услуга;
- (19) „Оперативен лиценз“ означава i) в случая на Европейския съюз и неговите държави членки — оперативен лиценз и всички други относими документи или сертификати, издадени съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008 и всеки инструмент, който е негов приемник и, ii) в случая на Израел — лиценз за въздухоплаване и всякакви други относими документи или сертификати, издадени съгласно член 18 от израелския Закон за въздухоплаването от 2011 г. и всеки инструмент, който е негов приемник;

(20) „Цена“ означава:

- а) „въздухоплавателни тарифи“, заплащани на въздушните превозвачи или на техни представители, или на други продавачи на билети, за превоз на пътници и багаж при извършване на въздухоплавателни услуги, както и всички условия, при които са приложими тези тарифи, включително възнаграждението и условията, предлагани за посредничество и други допълнителни услуги; както и
- б) „въздухоплавателни такси“, заплащани за превоз на товар, както и условията, при които са приложими тези такси, включително възнаграждението и условията, предлагани за посредничество и други допълнителни услуги.

Това определение покрива, където е приложимо, наземния транспорт, свързан с международни въздушни превози и съответните условия.

(21) „Основно място на стопанска дейност“ означава мястото на централното управление или седалището на въздушен превозвач в договарящата страна, в която се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на въздушния превозвач, включително непрекъснато управление на летателната годност, както е посочено в неговия оперативен лиценз;

(22) „Задължение за извършване на обществена услуга“ означава всяко задължение, наложено на въздушните превозвачи, за минимално осигуряване по уточнения маршрут на редовни въздухоплавателни услуги, отговарящи на определени стандарти за непрекъснатост, редовност, ценообразуване и минимален капацитет, които въздушните превозвачи не биха възприели, ако вземаха под внимание единствено собствените си търговски интереси. Заинтересованата договаряща страна може да компенсира въздушните превозвачи за изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга;

(23) „Редовна въздухоплавателна услуга“ означава серия от полети, притежаващи всяка от следните характеристики:

- а) на всеки полет има места и/или капацитет за превоз на товари и/или поща, които могат да бъдат закупени индивидуално от обществеността (както пряко от въздушния превозвач, така и от негови упълномощени представители);
- б) извършва се така, че да обслужва въздушното движение между същите две или повече летища:
 - съгласно обявено разписание; или
 - чрез полети, които са толкова редовни или чести, че представляват установима систематична серия;

(24) „SESAR“ (изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе) означава техническото прилагане на Единното европейско небе, което предоставя координирани и синхронизирани изследвания, разработване и разполагане на новите поколения системи за управление на въздушното движение;

- (25) „Субсидия“ означава всяко финансово участие, предоставено от компетентните органи, от регионална организация или от друга публична организация, т.е. когато:
- а) практиката на компетентните органи, на дадено правителство, на регионален орган или на друга публична организация включва пряко прехвърляне на средства като безвъзмездни средства, заеми или вливане на капитал, потенциално пряко прехвърляне на средства в полза на дружеството, поемане на финансови задължения на дружеството като гаранции по заеми, вноски в капитала, собственост, защита от несъстоятелност или застраховка;
 - б) приходи на компетентните органи, на дадено правителство, на регионален орган или на друга публична организация, които иначе са дължими, но не са реализирани или събрани;
 - в) компетентните органи, дадено правителство, регионален орган или друга публична организация предоставят различни от общата инфраструктура стоки или услуги, или закупуват стоки или услуги; или
 - г) компетентните органи, дадено правителство, регионален орган или друга публична организация извършват плащания по механизъм за финансиране или възлагат на частна организация да извършва една или повече от дейностите, описани по-горе в букви а), б) и в), които обикновено се извършват от правителството и на практика не се различават по същността си от практиките, обичайно следвани от правителствата;
- и когато по този начин се предоставя полза;
- (26) „Територия“ означава: за Израел — територията на Държавата Израел, а за Европейския съюз — сухопътната територия (континентална и островна), вътрешните води и териториални морета, спрямо които се прилагат Договорите за ЕС при условията, посочени в тези договори, и всеки инструмент, който е техен приемник. Прилагането на настоящото споразумение спрямо летището на Гибралтар не засяга съответните правни позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство във връзка със спора относно суверенните права върху територията, на която се намира летището, както и относно продължаващото изключване на летището на Гибралтар от мерките на Европейския съюз за въздухоплаването, които са в сила към 18 септември 2006 г. и са приложими между държавите членки в съответствие с Декларацията на министрите за летището на Гибралтар, договорена в Кордоба на 18 септември 2006 г. Прилагането на настоящото споразумение не накърнява статута на териториите, попаднали под израелско управление след юни 1967 г.;
- (27) „Потребителска такса“ означава таксата, наложена на въздушните превозвачи за предоставяне на летищни или аеронавигационни съоръжения и услуги, за летищни съоръжения и услуги, свързани с околната среда или с осигуряване на сигурността на въздухоплаването, включително свързаните с това услуги и съоръжения.

ДЯЛ I
ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 2

Права за въздушни превози

1. Съгласно приложения I и II към настоящото споразумение всяка договаряща страна предоставя на другата договаряща страна следните права за извършване на международен въздушен транспорт от въздушните превозвачи на другата договаряща страна:
 - а) правото да прелита над нейната територия без кацане;
 - б) правото да спира на нейна територия с всяка цел, различна от тази за качване или сваляне на пътници, багажи, товари и/или поща при въздушния транспорт (нетърговска цел);
 - в) при извършване на договорена услуга по уточнен маршрут, правото да извършва спирания на нейна територия с цел да товари или разтоварва международни пътници, товари и/или пощенски пратки, поотделно или заедно; както и
 - г) другите права, определени в настоящото споразумение.
2. Нищо от настоящото споразумение не се счита за предоставяне на въздушните превозвачи на:
 - а) Израел на правото да приемат на борда, върху територията на дадена държава членка, пътници, багажи, товари и/или поща, превозвани срещу възнаграждение и предназначени за друг пункт върху територията на тази държава членка;
 - б) Европейския съюз на правото да приемат на борда, върху територията на Израел, пътници, багажи, товари и/или поща, превозвани срещу възнаграждение и предназначени за друг пункт върху територията на Израел.

ЧЛЕН 3

Разрешение

1. При получаване на заявление за експлоатационно разрешение от въздушен превозвач на една от договарящите страни, компетентните органи издават съответните разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че:
 - а) за въздушен превозвач на Израел:
 - основното място на стопанска дейност на въздушния превозвач се намира в Израел и въздушният превозвач е получил своя оперативен лиценз в съответствие с приложимото законодателство на Израел; както и

- действителният регулаторен контрол върху въздушния превозвач се упражнява и поддържа от Израел; както и
- въздушният превозвач е собственост, пряко или чрез мажоритарен дял, и е действително контролиран от Израел и/или от негови граждани.

б) за въздушен превозвач на Европейския съюз:

- Въздушният превозвач има основно място на стопанска дейност на територията на държава — членка на Европейския съюз, по силата на Договорите за ЕС, и е получил своя оперативен лиценз в съответствие с правото на Европейския съюз; както и
- държавата членка, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, упражнява и поддържа действителен регулаторен контрол върху въздушния превозвач и компетентният орган е ясно идентифициран; както и
- въздушният превозвач е собственост, пряко или чрез мажоритарен дял, и е действително контролиран от държави — членки на ЕС и/или от граждани на държавите — членки на Европейския съюз, или от други държави, изброени в приложение III, и/или от граждани на тези други държави;

в) въздушният превозвач отговаря на условията, определени от законовите и подзаконовите актове, които обичайно се прилагат от компетентния орган по извършването на международен въздушен превоз; както и

г) се спазват и прилагат разпоредбите, посочени в член 13 (Безопасност на въздухоплаването) и член 14 (Сигурност на въздухоплаването).

ЧЛЕН 3а

Взаимно признаване на регулаторни решения

по отношение на годността на въздушните превозвачи и националната им принадлежност

При получаване на заявление за разрешение от страна на въздушен превозвач на договаряща страна, компетентните органи на другата договаряща страна признават всяко регулаторно решение по отношение на годността и/или националната принадлежност, издадено от компетентните органи на първата договаряща страна по отношение на този въздушен превозвач, така както биха признали решение, издадено от собствените им компетентни органи, и не предприемат допълнителни проверки по тези въпроси, освен в случаите, предвидени в буква а) по-долу.

а) Ако след получаване на заявление за разрешение от въздушен превозвач, или след предоставянето на такова разрешение, компетентните органи на приемащата страна имат конкретна причина за опасение в резултат от основателни съмнения, че въпреки решението, издадено от компетентните органи на другата договаряща страна, условията за предоставяне на съответните лицензи или разрешения, определени в член 3 (Разрешение) от настоящото споразумение не са били

изпълнени, те незабавно уведомяват упоменатите органи, като посочват съображения по същество за своите опасения. В този случай всяка договаряща страна може да поиска консултации, които могат да включват представители на компетентни органи на двете Договарящи страни и/или допълнителна информация, която има отношение към тези опасения, като тези искания се изпълняват възможно най-скоро. Ако въпросът остане нерешен, всяка договаряща страна може да отнесе въпроса към съвместния комитет, учреден по член 22 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение, и също така, в съответствие с параграфи 7 и 9 от член 22 (Съвместен комитет), може да предприеме подходящи предпазни мерки съгласно член 24 (Предпазни мерки).

б) Тези процедури не обхващат признаването на решения във връзка със:

i) сертификати за безопасност или лицензи;

ii) мерки за сигурност; или

iii) застрахователно покритие.

ЧЛЕН 4

Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение

1. Компетентните органи на всяка от договарящите страни могат да отказват, отменят, временно да прекратяват или да ограничават експлоатационните разрешения или по друг начин да прекратяват или ограничават дейността на въздушен превозвач на друга договаряща страна, когато:

а) за въздушен превозвач на Израел:

- основното място на стопанска дейност на въздушния превозвач не се намира в Израел или въздушният превозвач не е получил своя оперативен лиценз в съответствие с приложимото законодателство на Израел; или
- действителният регулаторен контрол върху въздушния превозвач не се упражнява или поддържа от Израел; или
- въздушният превозвач не е собственост, пряко или чрез мажоритарен дял, или не е действително контролиран от Израел и/или от граждани на Израел.

б) за въздушен превозвач на Европейския съюз:

- основното място на стопанска дейност на въздушния превозвач не е на територията на държава — членка на Европейския съюз, по силата на Договорите за ЕС, или въздушният превозвач не е получил своя оперативен лиценз в съответствие с правото на Европейския съюз; или
- държавата членка, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, не упражнява и не поддържа действителен регулаторен контрол

върху въздушния превозвач, или компетентният орган не е ясно идентифициран; или

- въздушният превозвач не е собственост, пряко или чрез мажоритарен дял, или не е действително контролиран от държави — членки на ЕС и/или от граждани на държави — членки на Европейския съюз, или от други държави, изброени в приложение III, и/или от граждани на тези други държави;
 - в) въздушният превозвач не е спазил изискванията на законовите и подзаконовите актове, посочени в член 6 (Спазване на законовите и подзаконовите актове) от настоящото споразумение;
 - г) не се спазват или прилагат разпоредбите, посочени в член 13 (Безопасност на въздухоплаването) и член 14 (Сигурност на въздухоплаването. или
 - д) в съответствие с член 7 (Конкурентна среда) една от договарящите страни е взела решение, според което условията за конкурентна среда не са изпълнени.
2. Освен ако не се налагат незабавни действия за предотвратяване на по-нататъшно неспазване на параграф 1, буква в) или буква г), установените в настоящия член права се упражняват само след консултация с компетентните органи на другата договаряща страна.

ЧЛЕН 5

Инвестиции

1. Независимо от разпоредбите на член 3 (Разрешение) и член 4 (Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение) от настоящото споразумение, и след проверка от Съвместния комитет в съответствие с параграф 10 от член 22 (Съвместен комитет), с която е установено, че са на разположение реципрочни договорености, договарящите страни могат да разрешават мажоритарна собственост и/или действителен контрол от страна на държави — членки на Европейския съюз, или на техни граждани, върху въздушни превозвачи от Израел, или от страна на Израел, или на негови граждани, върху въздушни превозвачи от Европейския съюз в съответствие с условията по параграф 2 от настоящия член.
2. Във връзка с параграф 1 от настоящия член, конкретни инвестиции в интерес на договарящите страни се разрешават индивидуално въз основа на предварително решение на Съвместния комитет в съответствие с параграф 2 от член 22 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение.

Това решение определя условията, свързани с извършването на договорените услуги по настоящото споразумение и с услугите между трети държави и Договарящите страни. Разпоредбите на параграф 9 от член 22 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение не се прилагат към този вид решения.

ЧЛЕН 6

Спазване на законовите и подзаконовите актове

1. При влизане във, пребиваване или напускане на територията на Договаряща страна, законовите и подзаконовите актове, приложими на тази територия и свързани с достъпа до нейна територия или напускането на тази територия, от страна на въздухоплавателни средства, извършващи международен въздушен превоз, или свързани с експлоатацията и навигацията на въздухоплавателни средства, се спазват от въздушните превозвачи на другата договаряща страна.
2. При влизане във, пребиваване или напускане на територията на дадена договаряща страна, законовите и подзаконовите актове, приложими на тази територия и свързани с достъпа до или напускането на нейна територия от пътници, екипажи или товари във въздухоплавателни средства (включително разпоредбите относно влизане, пропускателен режим, имиграция, паспорти, митници и карантина или — когато се отнася за поща — разпоредбите относно пощите), се спазват от самите пътници, екипажи или товари на въздушните превозвачи на другата Договаряща страна, или от тяхно име.

ЧЛЕН 7

Конкурентна среда

1. Договарящите страни потвърждават отново прилагането по отношение на настоящото споразумение на принципите, изложени в дял IV, глава 3 („Конкуренция“) от Споразумението за асоцииране.
2. Договарящите страни признават, че тяхна обща цел е създаването на справедлива и конкурентна среда за извършване на въздухоплавателни услуги. Договарящите страни признават, че въздушните превозвачи е най-вероятно да спазват правилата на конкуренцията, когато извършват дейност съгласно правилата за свободна търговска дейност, не биват субсидирани и е гарантирано, че достъпът до летищните съоръжения и услуги и разпределянето на слотове се извършва по неутрален и недискриминационен начин.
3. Ако една от договарящите страни констатира, че на територията на другата договаряща страна съществуват условия, в частност дължащи се на субсидия, които биха повлияли негативно на справедливата и равноправна възможност за конкуренция на нейните въздушни превозвачи, тази договаряща страна има право да изпрати становище на другата страна. Освен това тя може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет, както е предвидено в член 22 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение. Консултациите започват в срок от 30 дни от получаването на такова искане. Непостигането на задоволително споразумение в срок от 30 дни от началото на консултациите представлява основание за договарящата страна, поискала консултациите, да предприеме действия за отказ, задържане, отмяна, временно прекратяване или налагане на подходящи условия по отношение на разрешенията на съответния(те) въздушен(ни) превозвач(и) в съответствие с член 4 (Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение).

4. Действията, посочени в параграф 3, са адекватни, пропорционални и ограничени по обхват и продължителност до строго необходимото. Те са насочени единствено към въздушния превозвач или превозвачи, които са облагодетелствани от посочените в параграф 3 условия, и не засягат правата на никоя от договарящите страни да предприема действия по член 23 (Уреждане на спорове и арбитраж).
5. Договарящите страни приемат, че участието на израелското правителство при покриване на допълнителни разходи, свързани със сигурността и извършени от израелските въздушни превозвачи по указания на израелското правителство, не представлява нелоялна конкуренция и не се счита за субсидия за целите на настоящия член, при условие, че:
 - а) това участие обхваща единствено извършените от въздушните превозвачи на Израел необходими разходи при прилагането на допълнително изисквани от израелските органи мерки за сигурност, които не са налагани върху или не се извършват от въздушни превозвачи на Европейския съюз; както и
 - б) такива свързани със сигурността разходи са ясно посочени и количествено определени от Израел; и
 - в) Съвместният комитет получава веднъж годишно доклад, в който се описва общият размер на свързаните със сигурността разходи и делът на участието на израелското правителство през предходната година.
6. Всяка Договаряща страна, след като уведоми другата Договаряща страна, може да се обърне към отговорните правителствени органи на територията на другата Договаряща страна, включително органи на държавно, областно или местно равнище, за обсъждане на въпроси, свързани с настоящия член.
7. Разпоредбите на настоящия член се прилагат, без да се засягат законовите и подзаконовите разпоредби на Договарящите страни относно задълженията за предоставяне на публични услуги на териториите на Договарящите страни.

ЧЛЕН 8

Търговски възможности

Представители на въздушните превозвачи

1. Въздушните превозвачи на всяка Договаряща страна имат правото да установяват представителства и изграждат съоръжения на територията на другата Договаряща страна, необходими за предоставянето на въздушен транспорт, и за насърчаване и продажба на въздухоплавателни, включително свързани и допълнителни услуги.
2. Въздушните превозвачи на всяка от Договарящите страни имат право, в съответствие със законите и подзаконовите актове на другата Договаряща страна, свързани с влизане, пребиваване и трудова заетост, да доведат и поддържат на територията на другата Договаряща страна управленски, търговски, технически,

оперативен и друг специализиран персонал, необходим за предоставянето на въздушен превоз.

Наземно обслужване

3. а) Без да се засяга буква б) по-долу, във връзка с наземното обслужване на територията на другата договаряща страна всеки въздушен превозвач има:
 - i) правото да извършва свое собствено наземно обслужване („самостоятелно обслужване“) или, по свой избор
 - ii) правото да избира измежду конкурентни доставчици, които предоставят пълно или частично наземно обслужване, когато на такива доставчици е разрешен достъп до пазара въз основа на законите и подзаконовите актове на всяка договаряща страна, и когато такива доставчици присъстват на пазара.
- б) За следните категории наземно обслужване, като обработка на багажи, перонно обслужване, обслужване с горива и масла, обработка на товари и поща по отношение на физическата обработка на товари и поща между въздушния терминал и въздухоплавателното средство, правата съгласно буква а), подточки i) и ii) са единствено предмет на физически или оперативни ограничения, в съответствие със законите и подзаконовите актове, приложими на територията на другата договаряща страна. Когато такива ограничения правят невъзможно самостоятелното обслужване и когато няма действителна конкуренция между доставчиците на наземно обслужване, всички такива услуги се предоставят на равна и недискриминационна основа на всички въздушни превозвачи; цените на тези услуги не надвишават пълната им себестойност, включително разумна възвръщаемост на активите след амортизационните отчисления.

Продажби, местни разходи и прехвърляне на средства

4. Всеки въздушен превозвач на всяка от договарящите страни може да извършва продажба на въздушен превоз на територията на другата договаряща страна пряко и/или, по преценка на въздушния превозвач, чрез негови търговски представители, други посредници, определени от въздушния превозвач или по интернет или по всякакъв друг възможен начин. Всеки въздушен превозвач има право да продава такъв превоз и всяко лице е свободно да купува такъв превоз във валутата, валидна на тази територия, или в свободно конвертируема валута.
5. Всеки въздушен превозвач има право, при поискване, да обменя и да превежда местни приходи по всяко време, по всякакъв начин, свободно и без ограничения и облагане, във всякаква свободно конвертируема валута и по валидния официален обменен курс, от територията на другата договаряща страна до своята територия и, освен в случаите, когато това е несъвместимо с общоприложимите законови и подзаконови актове, до държава или държави по свой избор.
6. Въздушните превозвачи на всяка Договаряща страна могат да заплащат местните разходи, включително покупките на гориво, на територията на другата страна в местна валута. По своя преценка въздушните превозвачи на всяка от Договарящите

страни могат да заплащат такива разходи на територията на другата договаряща страна в свободно конвертируеми валути в съответствие с местното валутно законодателство.

Договорености за сътрудничество

7. При извършване или предлагане на услугите по настоящото споразумение всеки въздушен превозвач на някоя от Договарящите страни може да сключи договорености за маркетингово сътрудничество като споразумения за осигуряване на блок-места или договорености за съвместно използване на кодове със:
- а) всеки въздушен превозвач или превозвачи на Договарящите страни; и
 - б) всеки въздушен превозвач или превозвачи на трета страна; и
 - в) всички наземни, сухопътни или морски превозвачи;

При условие, че i) опериращият превозвач притежава съответните права за въздушни превози, ii) търговските превозвачи притежават съответните права за въздушни маршрути в рамките на относимите двустранни разпоредби, и iii) договореностите отговарят на условията относно безопасността и конкуренцията, които обичайно се прилагат към подобни договорености. По отношение на съвместното използване на кодове при продажбата на билети, купувачът бива информиран на мястото на продажбата, или във всеки случай при регистрацията преди качване на самолета, или при качването на борда на самолета, когато не е необходима регистрация при прекачване, кои оператори ще го превозват в отделните участъци от пътуването.

Наземен транспорт

8. а) Във връзка с превоза на пътници, доставчиците на наземен превоз не са обвързани с разпоредбите на законовите и подзаконовите актове, уреждащи въздушния превоз на единственото основание, че такъв наземен превоз се предлага от въздушен превозвач от негово собствено име. Доставчиците на наземен превоз имат свободата да решават дали да встъпват в договорености за сътрудничество. Когато вземат решения относно конкретна договореност, доставчиците на наземен превоз могат, наред с други фактори, да вземат под внимание и фактори като интересите на потребителите и ограниченията както в техническо, икономическо, пространствено отношение, така и по отношение на капацитета.
- б) Също така, независимо от останалите разпоредби на настоящото споразумение, въздушните превозвачи и непреките доставчици на товарни превози от договарящите страни могат без ограничения да използват, във връзка с международния въздушен транспорт, всякакъв вид наземен транспорт за товари към и от всеки пункт на територията на Израел и Европейския съюз или на трети страни, включително транспорт към и от всички летища с митници и включително, където е приложимо, правото да превозват товари под митнически надзор съгласно приложимите закони и подзаконови актове. Такива товари, превозвани наземно или по въздуха, имат достъп до летищна митническа обработка и до помещенията, в която тя се извършва. Въздушните превозвачи могат да изберат да извършват

собствен наземен транспорт или да го осигурят чрез договорености с други наземни превозвачи, включително наземен транспорт, извършван от други въздушни превозвачи и непреки доставчици на въздушни превози на товари. Такива интермодални товарни услуги могат да бъдат предлагани на единична фиксирана цена за комбинирания въздушен и наземен транспорт при условие, че товародателите не се въвеждат в заблуда относно фактите, свързани с този превоз.

Лизинг

9. а) Въздушните превозвачи на всяка от Договарящите страни имат правото да предоставят договорените услуги, като използват въздухоплавателни средства на лизинг, със или без екипаж, от всеки въздушен превозвач, включително от трети държави, при условие че всички участници в тези договорености отговарят на условията, предписани от законите и подзаконовите актове, обичайно прилагани от Договарящите страни по подобни договорености.
- б) Никоя договаряща страна не може да изисква от въздушните превозвачи, които предоставят свое оборудване на лизинг, да притежават права за въздушни превози съгласно настоящото споразумение.
- в) Лизингът с екипаж (мокър лизинг) на въздухоплавателно средство на въздушен превозвач от трета държава, различна от упоменатите в приложение III, от израелски въздушен превозвач или от въздушен превозвач от ЕС, с цел ползване на правата, предвидени в настоящото споразумение, се извършва извънредно или за посрещане на временна необходимост. Той се предоставя на i) лицензиращите органи на отпускащия лизинга въздушен превозвач за предварително одобрение, и ii) на компетентния орган на другата Договаряща страна, на чиято територия е запланувано използването на взетото на мокър лизинг въздухоплавателно средство, за сведение.

За целите на тази алинея, терминът „въздухоплавателно средство“ означава въздухоплавателно средство на въздушен превозвач от трета държава, експлоатацията на което не е забранена в Европейския съюз и/или в Израел.

Франчайз и запазена марка

10. Въздушните превозвачи на всяка от Договарящите страни имат правото да сключват договорености за използване на франчайз или на запазена марка с дружества, включително въздушни превозвачи, на всяка Договаряща страна или на трети страни, при условие че въздушните превозвачи имат съответните правомощия и отговарят на условията, предписани в прилаганите от Договарящите страни към подобни договори закони и подзаконови актове, и по-специално онези, които изискват разкриване на самоличността на въздушния превозвач, извършващ услугата.

Разпределяне на слотове на летищата

11. Всяка договаряща страна гарантира, че нейните процедури, насоки и разпоредби за управление на слотове, приложими за летищата на нейна територия, се прилагат по прозрачен, ефективен и недискриминационен начин.

Консултации в рамките на Съвместния комитет

12. Ако Договаряща страна счита, че другата Договаряща страна е в нарушение на настоящия член, тя може да уведоми другата договаряща страна за своите констатации и да поиска консултации съгласно параграф 4 от член 22 (Съвместен комитет).

ЧЛЕН 9

Мита и такси

1. При пристигането на територията на Договаряща страна на въздухоплавателно средство, експлоатирано за международен въздушен транспорт от въздушните превозвачи на другата договаряща страна, обичайното му оборудване, запаси от гориво, смазочни материали, консумативи за техническа поддръжка, наземно оборудване, резервни части (включително двигатели), безмитни стоки и провизии (включително, но не само храни, безалкохолни и алкохолни напитки, тютюн и други продукти, предназначени за продажба или използване от пътниците в ограничени количества по време на полет), както и други артикули, предназначени или използвани единствено във връзка с експлоатирането или обслужването на въздухоплавателно средство, експлоатирано за международен въздушен транспорт, се освобождават, на реципрочна основа, от всички ограничения за внос, данъци върху имуществото и капитала, мита, акцизи и други подобни такси, които: а) се налагат от националните или местни власти, или от Европейския съюз, и б) не се основават на стойността на предоставените услуги при условие, че това оборудване и запаси остават на борда на въздухоплавателното средство.
2. На реципрочна основа, с изключение на таксите на базата на разхода за предоставена услуга, от данъците, налозите, митата и таксите по параграф 1 от настоящия член се освобождават:
- а) безмитните стоки и провизии на въздухоплавателното средство, взети на борда или доставени на територията на дадена Договаряща страна в разумни количества, за ползване на борда на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата Договаряща страна, които извършват международен въздушен превоз, дори ако тези безмитни стоки и провизии са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;
 - б) наземното оборудване и резервните части (включително двигатели), внесени на територията на едната Договаряща страна, с цел обслужване, поддържане или ремонт на въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата Договаряща страна, използвани за международен въздушен превоз;
 - в) горивото, смазочните материали и консумативите за техническо обслужване, внесени или доставени на територията на някоя от Договарящите страни за

използване във въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата Договаряща страна, участващи в международен въздушен превоз, дори ако тези консумативи са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;

- г) печатни материали, съгласно предвиденото в митническото законодателство на всяка договаряща страна, внесени или доставени на територията на една от Договарящите страни и взети на борда за използване в напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата Договаряща страна, участващи в международен въздушен превоз, дори ако тези материали са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия; и
 - д) оборудване, свързано с безопасността и сигурността, което е предназначено за използване на летища и товарни терминали.
3. Нищо в настоящото споразумение не пречи на договаряща страна да налага данъци, налози, мита, тарифи или такси върху горивото, доставено на нейна територия, на недискриминационна основа, за ползване във въздухоплавателно средство на въздушен превозвач, опериращ между два пункта на нейната територия. При влизане във, пребиваване или напускане на територията на една Договаряща страна, нейните законови и подзаконови актове, свързани с продажбата, доставката и употребата на гориво от въздухоплавателните средства, се спазват от въздушните превозвачи на другата страна.
4. Обичайното летателно оборудване, както и материалите, запасите и резервните части, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, обичайно държани на борда на въздухоплавателните средства, експлоатирани от въздушен превозвач на една от Договарящите страни, могат да бъдат разтоварвани на територията на другата договаряща страна само с одобрение на митническите органи на тази Договаряща страна и може да се наложи да бъдат съхранявани под надзора или контрола на тези органи до момента, в който бъдат реекспортирани или освободени по друг начин в съответствие с митническите разпоредби.
5. Освобождаванията, предвидени по този член, могат да се предоставят също в случаите, когато въздушните превозвачи на едната от Договарящите страни са сключили договор с друг въздушен превозвач, който също ползва такива освобождавания от другата Договаряща страна, за наемане или прехвърляне на територията на другата страна на артикулите, посочени в параграфи 1 и 2.
6. Нищо в настоящото споразумение не пречи на която и да е страна да налага данъци, налози, мита, тарифи и такси за стоки, продавани с цел различна от консумация, на пътниците на борда по време на част от въздухоплавателна услуга между два пункта на нейна територия, на които е разрешено качване или слизване.
7. Разпоредбите на настоящото споразумение не засягат областта на ДДС, с изключение на данъка върху оборота при внос. С настоящото споразумение не се изменят разпоредбите на съответните конвенции за избягване на двойното данъчно

облагане на доходите и капиталите, които са в сила между някоя от държавите — членки на ЕС и Израел.

ЧЛЕН 10

Потребителски такси за летища и летищни съоръжения и услуги

1. Всяка Договаряща страна гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат наложени от нейните компетентни органи или ведомства, налагащи таксите, на въздушни превозвачи на другата Договаряща страна за аеронавигационно обслужване и за контрол на въздушното движение, са свързани с разходите и са недискриминационни. Във всеки случай всички такива потребителски такси се определят за въздушните превозвачи на другата Договаряща страна при условия, които не са по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всеки друг въздушен превозвач.
2. Всяка Договаряща страна гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат наложени от нейните компетентни органи или ведомства, налагащи таксите, на въздушните превозвачи на другата Договаряща страна за използване на летищни, отнасящи се до сигурността на въздухоплаването и свързани с тях съоръжения и услуги, не са несправедливо дискриминационни и са разпределени безпристрастно между категориите потребители. Тези такси могат да отразяват, но не и да превишават, пълните разходи за налагащите таксите компетентни органи или ведомства за предоставяне на подходящи летищни и отнасящи се до сигурността на въздухоплаването съоръжения и услуги на съответното летище или в рамките на неговата летищна система. Тези такси могат да включват разумна възвръщаемост на активите след амортизационните отчисления. Съоръженията и услугите, за които се налагат потребителски такси, се предоставят на принципа на ефикасността и икономичността. Във всеки случай тези такси се определят за въздушните превозвачи на другата страна при условия, които не са по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всеки друг въздушен превозвач по време на определянето на таксите.
3. Всяка Договаряща страна насърчава консултациите между налагащите таксите компетентни органи или ведомства на своята територия, и въздушните превозвачи или техни представителни органи, които използват услугите и съоръженията, и насърчава компетентните органи или ведомства, налагащи таксите, да предоставят на всеки ползвател на летище или на представители или асоциации на летищни ползватели, информация за компонентите, които служат за база при определяне на системата или на равнището на всички такси, събирани на всяко летище от управителните органи на летищата, тъй като тази информация може да бъде необходима за провеждане на точна проверка на разумността на таксите в съответствие с принципите на параграфи 1 и 2 от настоящия член. Всяка страна насърчава компетентните органи, налагащи таксите, да уведомяват в разумен срок ползвателите относно предложения за промени в потребителските такси, с цел да позволи на тези органи да разгледат изразените от ползвателите становища преди да бъдат извършени промените.

4. За никоя Договаряща страна, която е в процедура за уреждане на спорове съгласно разпоредбите на член 23 (Уреждане на спорове и арбитраж) не се счита, че нарушава разпоредба на настоящия член, освен когато а) тя не предприеме преразглеждане на таксата или практиката, която е предмет на жалбата на другата Договаряща страна в рамките на разумен период от време; или б) след като е извършила такова преразглеждане, тя не предприема всички стъпки от нейната компетентност да коригира таксата или практиката, която не е в съответствие с настоящия член.

ЧЛЕН 11

Ценообразуване

1. Договарящите страни разрешават цените да се определят свободно от въздушните превозвачи въз основа на свободна и лоялна конкуренция.
2. Договарящите страни не изискват цените да се представят или нотифицират.
3. Между компетентните органи могат да бъдат провеждани обсъждания на въпроси, включително, но не само по въпроси като цени, които могат да бъдат несправедливи, неразумни или дискриминационни.

ЧЛЕН 12

Статистика

1. Всяка Договаряща страна предоставя на другата договаряща страна статистически данни, които се изискват от националните закони и подзаконови актове, а при поискване — и друга налична статистическа информация, която може да бъде основателно изискана за преглед на предоставянето на въздухоплавателни услуги по настоящото споразумение.
2. Договарящите страни си сътрудничат в рамките на Съвместния комитет по член 22 (Съвместен комитет) за улесняване на взаимния обмен на статистическа информация с цел наблюдение на развитието на въздухоплавателните услуги по настоящото споразумение.

ДЯЛ II
РЕГУЛАТОРНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

ЧЛЕН 13

Безопасност на въздухоплаването

1. Без да се засяга правото на преценка на законодателните органи на Договарящите страни, Договарящите страни си сътрудничат тясно в областта на безопасността на въздухоплаването с цел установяване, доколкото е възможно, на хармонизирани разпоредби, или признаване от всяка договаряща страна на стандартите за безопасност на другата договаряща страна. Съвместният комитет, със съдействието на Европейската агенция за авиационна безопасност, извършва надзор над този процес на сътрудничество.
2. Договарящите страни гарантират, че съответното им законодателство, разпоредби и процедури, предоставят най-малко равнището на нормативни изисквания и стандарти, отнасящи се до въздушния транспорт, посочени в част А от приложение IV, както е описано в приложение VI.
3. Компетентните органи на договарящите страни признават като валидни за целите на извършването на въздушен превоз по смисъла на настоящото споразумение сертификатите за летателна годност, свидетелствата за правоспособност и лицензите, издадени или признати за валидни от другата договаряща страна, чийто срок не е изтекъл, при условие че изискванията за тези сертификати, свидетелства или лицензи са равностойни най-малко на минималните стандарти, които могат да бъдат установени в съответствие с конвенцията. При все това компетентните органи могат да откажат да признаят валидността, за целите на полети над тяхна територия, на свидетелства за правоспособност и лицензи на техни граждани, издадени или признати за валидни от такива други органи.
4. Всяка Договаряща страна може по всяко време да поиска консултации относно стандартите на безопасност, поддържани от другата страна в области, свързани с аеронавигационните съоръжения, полетните екипажи, въздухоплавателните средства и експлоатацията на въздухоплавателни средства. Такива консултации се провеждат в срок от тридесет (30) дни от датата на искането.
5. Ако след тези консултации дадена Договаряща страна счита, че другата Договаряща страна не поддържа и не прилага ефективно такива стандарти за безопасност в посочените в параграф 4 области, които да отговарят на стандартите, установени в този момент съгласно Конвенцията, другата договаряща страна бива уведомена за тези констатации и за стъпките, считани за необходими за съобразяване със стандартите на ИКАО. Другата Договаряща страна предприема подходящи коригиращи действия в рамките на взаимно договорен период от време.
6. Договарящите страни гарантират, че въздухоплавателните средства, регистрирани в някоя от Договарящите страни, за която има подозрения, че не спазва установените с

конвенцията международни стандарти за безопасност на въздухоплаването, които кацат на летища, отворени за международно въздушно движение на територията на другата Договаряща страна, подлежат на наземни инспекции на борда и около въздухоплавателното средство от компетентните органи на другата Договаряща страна, за да се провери както валидността на документите на въздухоплавателното средство и на екипажа, така и видимото състояние на въздухоплавателното средство и неговото оборудване.

7. Компетентните органи на всяка Договаряща страна могат да предприемат всички целесъобразни и незабавни мерки, в случай че установят, че въздухоплавателно средство, негов компонент или експлоатация на това въздухоплавателно средство, могат:
 - а) да не отговорят на минималните стандарти, установени съгласно конвенцията, или
 - б) да предизвикат сериозни опасения — в резултат на проверка по параграф 6, в съответствие с член 16 от конвенцията — че дадено въздухоплавателно средство или експлоатация на това въздухоплавателно средство не съответстват на минималните стандарти, установени съгласно конвенцията, или
 - в) да предизвикат сериозни опасения относно отсъствието на ефективно поддържане и прилагане на минималните стандарти, установени съгласно конвенцията.
8. В случаите, в които компетентните органи на дадена Договаряща страна предприемат действия по параграф 7, те съвременно уведомяват компетентните органи на другата Договаряща страна за предприемането на такива действия, като посочват мотиви за своите действия.
9. Когато е необходимо спешно действие за осигуряване на безопасността на експлоатацията, извършвана от даден въздушен превозвач, всяка договаряща страна запазва правото си да преустанови незабавно или да промени експлоатационното разрешение на въздушен превозвач или въздушни превозвачи на другата Договаряща страна.
10. В случаите, в които мерките по прилагане на параграфи 7 и 9 не са прекратени, дори когато основанията за тяхното вземане вече не съществуват, всяка от договарящите страни може да отнесе въпроса до Съвместния комитет.

ЧЛЕН 14

Сигурност на въздухоплаването

1. Договарящите страни препотвърждават своите взаимни задължения да осигуряват сигурността на гражданското въздухоплаване срещу актове на незаконна намеса, и по-специално задълженията по конвенцията, Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската

авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., Протокола за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., доколкото двете Договарящи страни са страни по тези конвенции, както и по всички други конвенции и протоколи, свързани със сигурността на гражданското въздухоплаване, по които и двете Договарящи страни са страни.

2. При поискване Договарящите страни си оказват взаимно пълното необходимо съдействие за предотвратяване на действия за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства и други незаконни действия срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипаж, летища и аеронавигационни съоръжения, и всяка друга заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване.
3. Във взаимоотношенията помежду си страните действат в съответствие със стандартите за сигурност на въздухоплаването и, доколкото те се прилагат от тях, с препоръчителните практики, установени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и посочени като приложения към конвенцията, доколкото тези разпоредби за сигурност са приложими за страните. Двете Договарящи страни изискват от операторите на въздухоплавателни средства, вписани в техните регистри, от операторите на въздухоплавателни средства, които имат основно място на стопанска дейност или постоянно местопребиваване на тяхна територия, и от летищните оператори на тяхна територия да действат най-малко в съответствие с такива разпоредби за сигурност на въздухоплаването.
4. Всяка Договаряща страна осигурява ефективното прилагане на нейна територия на съответните мерки за защита на въздухоплавателните средства и проверка на пътниците и техния ръчен багаж, и за извършване на съответните проверки на екипажа, товарите (включително регистрирания багаж) и безмитните стоки и провизиите преди и по време на качване или товарене, както и пригодността на тези мерки за посрещане на увеличените заплахи. Всяка от Договарящите страни се съгласява, че от нейните въздушни превозвачи може да бъде изискано да спазват разпоредбите за сигурност на въздухоплаването, посочени в параграф 3 и изисквани от другата договаряща страна, относно достъп до, отпътуване от или пребиваване на територията на другата Договаряща страна. Когато дадена Договаряща страна е информирана за конкретна заплаха, специфична за конкретен полет или за серия от полети до или от територията на другата Договаряща страна, тя уведомява за това другата Договаряща страна, като дадената Договаряща страна може да вземе решение за специални мерки за сигурност, за да се вземе предвид специфичната заплаха, в съответствие с параграф 6.
5. Договарящите страни се споразумяват да работят за постигане на взаимно признаване на своите стандарти за сигурност. За тази цел те установяват административни договорености, предоставящи възможност за консултации относно съществуващите или планираните мерки за сигурност на въздухоплаването и за сътрудничество и обмен на информация относно мерките за контрол на качеството, прилагани от договарящите страни. Дадена Договаряща страна може също да потърси сътрудничеството на другата Договаряща страна, за да прецени дали

определени мерки за сигурност на тази друга договаряща страна отговарят на условията на запитващата договаряща страна. Като отчита резултатите от оценките, запитващата договаряща страна може да реши, че на територията на другата договаряща страна се прилагат мерки за сигурност, съответстващи на равностоен стандарт, които позволяват трансферните пътници, багаж и/или товари да бъдат освободени от повторен преглед на територията на запитващата договаряща страна. Такова решение се съобщава на другата договаряща страна.

6. Всяка Договаряща страна също така се отзовава положително на всяко изискване от другата договаряща страна за прилагане към определена заплаха на разумни специални мерки за сигурност. Освен при спешни случаи, всяка от Договарящите страни предварително уведомява другата Договаряща страна за всички специални мерки за сигурност, които възнамерява да въведе и които биха оказали значително финансово или оперативно въздействие върху предоставяните по настоящото споразумение въздухоплавателни услуги. Всяка от Договарящите страни може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет за обсъждане на такива мерки за сигурност, както е предвидено в член 22 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение.
7. В случай че възникне инцидент или заплаха от инцидент за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства или други незаконни действия срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипажи, летища или аеронавигационни съоръжения, Договарящите страни си сътрудничат, като улесняват комуникациите и предприемат други целесъобразни мерки, предназначени за бързото и безопасно отстраняване на такъв инцидент или заплаха.
8. Всяка от Договарящите страни предприема всички мерки, които счита за приложими, за да гарантира, че въздухоплавателно средство, намиращо се приземено на нейна територия, което е станало обект на незаконно завладяване или други действия на незаконна намеса, е задържано на земя, освен ако неговото отпътуване не е необходимо в името на първостепенното задължение да бъде защитен човешки живот. Когато е възможно, такива мерки се предприемат на основата на взаимни консултации.
9. Когато дадена Договаряща страна има разумни основания да смята, че другата договаряща страна се е отклонила от разпоредбите за сигурност на въздухоплаването по настоящия член, тази дадена договаряща страна може да изиска незабавни консултации с другата договаряща страна.
10. Без да се засягат разпоредбите на член 4 (Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение), непостигането на задоволително споразумение в срок от петнадесет (15) дни от датата на такова искане съставлява основание за отказ, отмяна, ограничаване или налагане на условия за действащите експлоатационни разрешения на един или повече въздушни превозвачи на тази друга Договаряща страна.
11. В случай на спешна и извънредна ситуация всяка Договаряща страна може да предприеме временни действия преди изтичането на срока от 15 (петнадесет) дни.

12. Без да се засяга необходимостта от предприемане на незабавни действия за защита на сигурността на транспорта, страните потвърждават, че при обмисляне на мерки за сигурност всяка от тях преценява евентуалното им неблагоприятно икономическо или оперативно въздействие върху предоставянето на въздухоплавателни услуги по настоящото споразумение и, при липса на законови ограничения, отчита тези фактори когато определя какви мерки е необходимо и целесъобразно да бъдат предприети по тези опасения, свързани със сигурността.
13. Всяко действие, предприето в съответствие с параграфи 10 и 11, се преустановява, когато другата Договаряща страна изпълни разпоредбите на настоящия член.
14. Независимо от разпоредбите на настоящия член, договарящите страни са съгласни, че никоя Договаряща страна няма да бъде задължена да предоставя информация, която може да навреди на националната сигурност на някоя от Договарящите страни.

ЧЛЕН 15

Управление на въздушното движение

1. Договарящите страни се договарят да си сътрудничат в максимална степен в областта на управлението на въздушното движение с цел разширяване на Единното европейско небе към Израел, за да се подобрят съществуващите стандарти на безопасност и цялостната ефективност на общите операции на въздушното движение, да се оптимизират капацитетите за управление на въздушното движение и да се ограничат максимално закъсненията. За тази цел Израел участва в Комитета за единно небе като наблюдател. Съвместният комитет следи този процес на сътрудничество.
2. С оглед да подпомогне прилагането на законодателството за Единното европейско небе на своя територия:
 - а) Израел предприема необходимите мерки, за да приведе своите институционални структури за управление на въздушното движение в съответствие с Единното европейско небе, по-специално като създаде съответен национален надзорен орган, който да е най-малкото функционално независим от доставчика(доставчиците) на аеронавигационно обслужване; и
 - б) Европейският съюз приобщава Република Израел към съответните оперативни инициативи в областта на аеронавигационното обслужване, въздушното пространство и оперативната съвместимост, произтичащи от Единното европейско небе, по-специално посредством целесъобразна координация в рамките на SESAR.
3. Договарящите страни гарантират, че съответното им законодателство, разпоредби и процедури, предоставят най-малко равнището на нормативни изисквания и стандарти, отнасящи се до въздушния транспорт, посочени в раздел А, част Б от приложение IV, както е описано в приложение VI.

Договарящите страни се стремят да действат в съответствие с нормативните изисквания и стандарти на законодателството на Европейския съюз, отнасящи се до

въздушния транспорт, посочени в раздел Б на приложение IV, част Б, както е описано в приложение VI.

ЧЛЕН 16

Околна среда

1. Договарящите страни признават значимостта на защитата на околната среда при разработването и прилагането на международната политика в областта на въздухоплаването.
2. Страните признават, че са необходими ефективни глобални, регионални, национални и/или локални действия, за да се намали до минимум въздействието на гражданското въздухоплаване върху околната среда.
3. Договарящите страни признават важността да работят съвместно и в рамките на многостранни обсъждания за разглеждане и минимизиране на въздействието на въздухоплаването върху околната среда и икономиката, и за гарантиране, че всички мерки за намаляването му са изцяло в съответствие с целите на настоящото споразумение.
4. Нищо в настоящото споразумение не може да се счита като ограничаващо правомощията на компетентните органи на дадена страна да предприемат всички целесъобразни мерки за предотвратяване, или преодоляване по друг начин, на въздействието на въздушния транспорт върху околната среда, при условие че тези мерки се прилагат без оглед на националната принадлежност.
5. Договарящите страни гарантират, че съответното им законодателство, разпоредби и процедури предоставят най-малко равнището на нормативни изисквания и стандарти, отнасящи се до въздушния транспорт, посочени в част В от приложение IV, както е описано в приложение VI.

ЧЛЕН 17

Отговорност на въздушните превозвачи

1. Договарящите страни потвърждават отново задълженията си по Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международен въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. (Конвенцията от Монреал).
2. Договарящите страни гарантират, че съответното им законодателство, разпоредби и процедури предоставят най-малко равнището на нормативни изисквания и стандарти, отнасящи се до въздушния транспорт, посочени в част Г от приложение IV, както е описано в приложение VI.

ЧЛЕН 18

Потребителски права и защита на личните данни

Договарящите страни гарантират, че съответното им законодателство, разпоредби и процедури предоставят най-малко равнището на нормативни изисквания и стандарти, отнасящи се до въздушния транспорт, посочени в част Д от приложение IV, както е описано в приложение VI.

ЧЛЕН 19

Компютърни системи за резервация

Договарящите страни прилагат своите законови и подзаконови актове, включително правилата за конкуренция, при експлоатацията на компютърни системи за резервация, на справедлива и недискриминационна основа. Компютърните системи за резервация, въздушните превозвачи и пътнически агенции на дадена Договаряща страна се ползват от третиране, равностойно на това, предлагано на компютърните системи за резервация, въздушните превозвачи и пътнически агенции, работещи на територията на другата договаряща страна.

ЧЛЕН 20

Социални аспекти

Договарящите страни гарантират, че съответното им законодателство, разпоредби и процедури предоставят най-малко равнището на нормативни изисквания и стандарти, отнасящи се до въздушния транспорт, посочени в част Е от приложение IV, както е описано в приложение VI.

ДЯЛ III
ИНСТИТУЦИОНАЛНИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 21

Тълкуване и правоприлагане

1. Договарящите страни предприемат всички подходящи мерки, общи или конкретни, за да гарантират изпълнението на задълженията, произтичащи от настоящото споразумение, и се въздържат от всякакви мерки, които биха застрашили постигането на целите на споразумението.
2. Всяка договаряща страна носи отговорност в рамките на собствената си територия за правилното прилагане на настоящото споразумение, и по-специално на нормативните изисквания и стандартите, отнасящи се до въздушния транспорт, посочени в приложение IV, както е описано в приложение VI.
3. Всяка от Договарящите страни предоставя на другата договаряща страна цялата необходима информация и съдействие, в съответствие с приложимото законодателство на съответната договаряща страна, в случай на разследване на възможни нарушения, които тази друга договаряща страна провежда в рамките на своята компетентност, както е определено в настоящото споразумение.
4. Когато Договарящите страни предприемат действия съгласно правомощията, предоставени им от настоящото споразумение, относно въпроси, които представляват значителен интерес за другата Договаряща страна и които засягат органите или предприятията на другата Договаряща страна, компетентните органи на другата Договаряща страна получават пълна информация и им се предоставя възможност да направят своите коментари преди вземането на окончателно решение.

ЧЛЕН 22

Съвместен комитет

1. Създава се комитет, съставен от представители на Договарящите страни (наричан по-нататък „Съвместен комитет“), който отговаря за управлението на настоящото споразумение и гарантира неговото правилно прилагане. За тази цел Комитетът прави препоръки и взема решения за случаите, уредени в настоящото споразумение.
2. Решенията на Съвместния комитет се вземат с консенсус и са задължителни за Договарящите страни. Те се прилагат от Договарящите страни в съответствие с техните вътрешни разпоредби.
3. Съвместният комитет приема свой процедурен правилник.
4. Съвместният комитет провежда заседания, както и когато е необходимо, най-малко веднъж годишно. Всяка от Договарящите страни може да поиска свикване на заседание.

5. Всяка Договаряща страна може също да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет, с цел разрешаване на всички въпроси, свързани с тълкуването или прилагането на настоящото споразумение. Такова заседание започва на най-ранната възможна дата, но не по-късно от два месеца от датата на получаване на искането, освен ако Договарящите страни не се договорят за друго.
6. За целите на правилното прилагане на настоящото споразумение, Договарящите страни обменят информация и, по искане на някоя Договаряща страна, провеждат консултации в рамките на Съвместния комитет.
7. Ако, по мнение на дадена договаряща страна, решение на Съвместния комитет не се изпълнява правилно от другата договаряща страна, дадената договаряща страна има право да изиска обсъждане на въпроса от Съвместния комитет. Ако Съвместният комитет не разреши въпроса в срок от два месеца след отнасяне на въпроса към него, изискващата Договаряща страна има право да предприеме подходящи предпазни мерки съгласно член 24 (Предпазни мерки).
8. Решенията на Съвместния комитет упоменават датата на изпълнението им в Договарящите страни и всяка друга информация, която би била от интерес за стопанските субекти.
9. Без да се засяга параграф 2, ако Съвместният комитет не вземе решение по отнесен до него въпрос в срок от шест месеца от датата на отнасяне, Договарящите страни имат право да предприемат временни предпазни мерки съгласно член 24 (Предпазни мерки).
10. Съвместният комитет разглежда въпросите, свързани с двустранните инвестиции в мажоритарното участие или с промени в действителния контрол върху въздушни превозвачи на Договарящите страни.
11. Съвместният комитет развива също така сътрудничеството, като:
 - а) изпълнява конкретните си задачи във връзка с процеса на регулаторно сътрудничество, както е посочено в дял II от настоящото споразумение;
 - б) насърчава обмена на експертни мнения по нови законодателни или регулаторни инициативи и разработки, включително в областта на сигурността, безопасността, защитата на околната среда, авиационната инфраструктура (включително слотовете), конкурентната среда и защитата на потребителите;
 - в) редовно разглежда социалните последици от настоящото споразумение във връзка с начина му на прилагане, по-специално в областта на трудовата заетост, и разработва подходящи действия в отговор на опасения, чиято основателност е установена;
 - г) договаря, въз основа на консенсус, предложения, подходи или документи от процедурен характер, които са пряко свързани с функционирането на настоящото споразумение; и

- д) разглежда потенциалните области за по-нататъшно развитие на настоящото споразумение, включително препоръки за изменения в него;
- е) предвижда прилагането на раздел А.1 от приложение IV (списък на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана).

12. И двете договарящи страни целят извличане на максимални ползи за потребителите, въздушните превозвачи, работната сила и общностите от двете страни чрез разширяване на обхвата на настоящото споразумение, така че да бъдат включени и трети страни. За тази цел Съвместният комитет работи върху формулирането на предложение относно реда и условията, включително всякакви необходими изменения на настоящото споразумение, които се изискват за присъединяването на трети държави към него.

ЧЛЕН 23

Уреждане на спорове и арбитраж

1. Всяка от Договарящите страни може да поиска по дипломатически път Съветът за асоцииране, създаден със Споразумението за асоцииране, да разгледа всеки спор, свързан с прилагането или тълкуването на настоящото споразумение, който не е бил решен в съответствие с член 22 (Съвместен комитет). За целите на настоящия член, Съветът за асоцииране, създаден със Споразумението за асоцииране, изпълнява ролята на Съвместния комитет.
2. Съветът за асоцииране може да разреши спора с решение.
3. Договарящите страни вземат съответните мерки за прилагане на решението, посочено в параграф 2.
4. В случай, че Договарящите страни не могат да уредят спора в съответствие с параграф 2, спорът бива отнесен, по искане на някоя от Договарящите страни, до арбитражен съд от трима арбитри в съответствие с процедурата, изложена по-долу:
 - а) всяка от Договарящите страни назначава арбитър в рамките на шестдесет (60) дни от датата на получаване на уведомлението за искане за арбитраж от арбитражен съд, изпратено от другата страна по дипломатически път; третият арбитър се назначава от договарящите страни в рамките на допълнителни шестдесет (60) дни. Ако някоя от Договарящите страни не е определила арбитър в договорения срок, или ако третият арбитър не бъде определен в договорения срок, всяка от страните може да изиска от председателя на Съвета на ИКАО да определи арбитър или арбитри, според конкретния случай;
 - б) третият арбитър, назначен съгласно условията в буква а) по-горе, следва да бъде гражданин на трета държава, която има дипломатически отношения с всяка от Договарящите страни по време на назначаването и изпълнява функциите на председател на арбитражния съд;

- в) арбитражният съд определя своя правилник за дейността; и
 - г) в съответствие с окончателното решение на арбитражния съд, разходи за арбитража се заплащат поравно от Договарящите страни.
5. По искане на една от договарящите страни арбитражният съд може да нареди на другата договаряща страна да въведе временни помощни мерки до окончателното решение на арбитражния съд.
6. Арбитражният съд се стреми да приема всяко временно или окончателно решение с консенсус. Когато консенсусът не е възможен, арбитражният съд приема своите решения с мнозинство от гласовете.
7. Ако дадена договаряща страна не действа в съответствие с решението на арбитражния съд, взето в съответствие настоящия член, в рамките на 30 (тридесет) дни от уведомлението за гореспоменатото решение, другата договаряща страна може да наложи на неизправната договаряща страна ограничаване, временно прекратяване или отмяна на правата или привилегиите, предоставени по настоящето споразумение, за периода на продължителност на нарушението.

ЧЛЕН 24

Предпазни мерки

1. Договарящите страни предприемат всякакви общи или конкретни мерки, които се изискват за изпълнение на задълженията им, произтичащи от настоящото споразумение. Те следят за това дали целите, посочени в настоящото споразумение, са постигнати.
2. Ако някоя от Договарящите страни счита, че другата Договаряща страна не е изпълнила задължение, произтичащо от настоящото споразумение, тя може да предприеме подходящи мерки. Обхватът и продължителността на предпазните мерки се ограничават до това, което е строго необходимо за уреждане на ситуацията или за запазване на балансираното прилагане на настоящото споразумение. Приоритет се дава на мерки, които биха нарушили в най-малка степен функционирането на настоящото споразумение.
3. Дадена Договаряща страна, която възнамерява да предприеме предпазни мерки, уведомява другата договаряща страна посредством Съвместния комитет и предоставя цялата относима информация.
4. Договарящите страни незабавно започват консултации в рамките на Съвместния комитет с цел постигане на приемливо за всички решение.
5. Без да се засягат член 3 (Разрешение), параграф 1, буква г), член 4 (Отказ, отмяна, спиране или ограничаване на разрешение), параграф 1, буква г), член 13 (Безопасност на въздухоплаването) и член 14 (Сигурност на въздухоплаването), заинтересованата Договаряща страна не може да предприема предпазни мерки до един месец, считано от датата на уведомяването съгласно параграф 3, освен ако

процедурата за консултации по параграф 4 не е приключила преди изтичане на посочения срок.

6. Заинтересованата Договаряща страна уведомява незабавно Съвместния комитет за предприетите мерки и предоставя цялата относима информация.
7. Всяко действие, предприето съгласно условията на настоящия член, се преустановява, когато неизправната договаряща страна изпълни разпоредбите на настоящото споразумение.

ЧЛЕН 25

Разширяване обхвата на споразумението до други географски области

Договарящите страни се ангажират да водят непрекъснат диалог за гарантиране на съответствие на настоящото споразумение с процеса от Барселона и си поставят за крайна цел създаването на общо евро-средиземноморско авиационно пространство. Следователно възможностите за взаимно съгласувани изменения, с които да се вземат предвид подобни евро-средиземноморски споразумения в областта на въздухоплаването, ще се разглеждат в рамките на Съвместния комитет в съответствие с член 22, параграф 11 (Съвместен комитет).

ЧЛЕН 26

Връзка с други споразумения

1. Разпоредбите на настоящото споразумение заместват съответните разпоредби на съществуващи двустранни споразумения между Израел и държавите членки. Въпреки това, независимо от сроковете по настоящото споразумение, съществуващите права за въздушно движение, свързаните със сигурността договорености, които произтичат от тези двустранни споразумения и други договорености, които не са обхванати от настоящото споразумение, или които са по-благоприятни, могат да продължат да бъдат упражнявани. Що се отнася до въздушните превозвачи, такива права и договорености могат да продължат да се упражняват от:
 - а) Въздушни превозвачи на Европейския съюз, при условие, че няма дискриминация при упражняването на тези съществуващи права или на други договорености между въздушни превозвачи от Европейския съюз с оглед на националната принадлежност.
 - б) Въздушни превозвачи на държавата Израел.
2. Ако Договарящите страни станат страни по многостранно споразумение или одобрят решение, прието от ИКАО или от друга международна организация, в което се разглеждат въпроси, обхванати от настоящото споразумение, те се консултират в Съвместния комитет, за да установят дали настоящото споразумение следва да бъде преразгледано, за да бъдат взети предвид тези обстоятелства.

3. Настоящото споразумение не засяга решенията на двете страни да прилагат бъдещи евентуални препоръки на ИКАО. Настоящото споразумение, или част от него, не може да служи за основание на Договарящите страни за противопоставяне на разглеждането в рамките на ИКАО на алтернативни политики по въпроси, обхванати от настоящото споразумение.
4. Договарящите страни се споразумяват да не бъде ограничавано или предотвратявано бъдещо сключване на спогодби в областта на сигурността между правителството на Държавата Израел и някое правителство на държава — членка на Европейския съюз в области на сигурността, които попадат извън обхвата на изключителната компетентност на ЕС. Въпреки това, Договарящите страни се съгласяват i) да предпочетат, когато това е възможно и в съответствие с член 14, параграф 5, сключването на споразумение по сигурността на равнище ЕС, и ii) да предоставят на Съвместния комитет съответната информация относно тези двустранни споразумения в областта на сигурността, при спазване на член 14 (Сигурност на въздухоплаването), параграф 14.

ЧЛЕН 27

Изменения

1. Ако Договаряща страна желае преразглеждане на разпоредбите на настоящото споразумение, тя уведомява съответно Съвместния комитет. Изменението на настоящото споразумение влиза в сила в съответствие с член 30.
2. По предложение на една от Договарящите страни и в съответствие с настоящия член, Съвместният комитет може да вземе решение за изменение на приложенията към настоящото споразумение.
3. Настоящото споразумение не засяга правото на всяка договаряща страна едностранно да приема ново законодателство или да изменя действащото си законодателство в областта на въздушния транспорт или в свързана с него област, упомената в приложение IV към настоящото споразумение, при условие че се спазват принципът на недискриминация и разпоредбите на настоящото споразумение.
4. Когато дадена договаряща страна разглежда възможността да приеме ново законодателство или да измени действащото си законодателство в областта на въздушния транспорт или в свързана с него област, упомената в приложение IV към настоящото споразумение, тя уведомява другата договаряща страна доколкото е необходимо и възможно. В Съвместния комитет може да бъде осъществяван предварителен обмен на мнения по искане на някоя от договарящите страни, както и да бъде предоставяна такава информация.
5. Всяка от договарящите страни уведомява другата договаряща страна редовно и своевременно за новоприето законодателство или за изменение в своето действащо законодателство в областта на въздушния транспорт или в свързана с него област, упомената в приложение IV към настоящото споразумение. Предоставянето на такава информация може да се извършва в Съвместния комитет. По искане на някоя

от Договарящите страни в рамките на следващите шестдесет дни Съвместният комитет провежда обмен на мнения относно последиците от това ново или изменено законодателство върху правилното прилагане на настоящото споразумение.

6. С цел осигуряване на правилното прилагане на настоящото споразумение, Съвместният комитет:
 - а) приема решение за преразглеждане на приложение IV и/или приложение VI към настоящото споразумение с оглед включване, при необходимост на реципрочна основа, на съответното ново законодателство или изменения; или
 - б) приема решение, с което се постановява, че въпросното ново законодателство или въпросните изменения се считат за съответстващи на настоящото споразумение; или
 - в) приема решения за предприемане, в рамките на разумен период от време, на всякакви други мерки по отношение на въпросното ново законодателство или изменения на действащото законодателство.

ЧЛЕН 28

Прекратяване

1. Споразумението се сключва за неопределен срок.
2. Всяка страна може по всяко време да изпрати по дипломатически път писмено известие на другата страна за решението си да прекрати настоящото споразумение. Такова известие се изпраща едновременно до ИКАО. Настоящото споразумение прекратява действието си в полунощ по GMT в края на летателния сезон на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), който е в сила една година след датата на писменото известие за прекратяване, освен ако известието не бъде оттеглено преди изтичането на този срок по взаимно съгласие между договарящите страни.

ЧЛЕН 29

Регистрация в Международната организация за гражданско въздухоплаване
и в Секретариата на Организацията на обединените нации

Настоящото споразумение и всички изменения към него се регистрират в ИКАО и в секретариата на Организацията на обединените нации.

ЧЛЕН 30

Прилагане и влизане в сила

1. Настоящото споразумение се прилага временно в съответствие с националното законодателство на Договарящите страни, считано от датата на неговото подписване от Договарящите страни.

2. Настоящото споразумение влиза в сила един месец след датата на последната нота при размяната на дипломатически ноти между Договарящите страни, потвърждаващи, че всички необходими процедури за влизане в сила на настоящото споразумение са изпълнени. За целите на тази размяна Израел връчва на Генералния секретариат на Съвета на Европейския съюз своята дипломатическа нота до Европейския съюз и до неговите държави членки, а Генералният секретариат на Съвета на Европейския съюз връчва на Израел дипломатическата нота от Европейския съюз и неговите държави членки. Дипломатическата нота от Европейския съюз и неговите държави членки съдържа съобщение от всяка държава членка, потвърждаващо, че съответните ѝ процедури, необходими за влизане в сила на настоящото споразумение, са приключени.

В ДОКАЗАТЕЛСТВО ЗА КОЕТО долуподписаните, надлежно упълномощени, полагат подписите си под настоящото споразумение.

Съставено в ... на ...ден от ... година., което съответства на ... ден от... 577... от Еврейския календар, в два екземпляра на български, чешки, датски, нидерландски, английски, естонски, фински, френски, немски, гръцки, унгарски, италиански, латвийски, литовски, малтийски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, испански, шведски езици и на иврит, като всеки текст е еднакво автентичен.

ДОГОВОРЕНИ УСЛУГИ И УТОЧНЕНИ МАРШРУТИ

1. Настоящото приложение попада под преходните разпоредби, съдържащи се в приложение II към настоящото споразумение.
2. Всяка Договаряща страна предоставя на въздушните превозвачи на другата договаряща страна правата за извършване на услуги в областта на въздушния транспорт по маршрутите, уточнени по-долу:
 - а) За въздушните превозвачи на Европейския съюз:

Пунктове в Европейския съюз — един или повече междинни пунктове в евросредиземноморски държави¹, в страни по ЕСАА (Споразумението за общо европейско авиационно пространство)² или в държави, посочени в приложение III — един или повече пунктове в Израел;
 - б) за въздушни превозвачи на Израел:

Пунктове в Израел — един или повече междинни пунктове в евросредиземноморски държави, в държави, които са страни по ЕСАА или в държави, посочени в приложение III — един или повече пунктове в Европейския съюз.
3. За израелските въздушни превозвачи полетите, извършвани в съответствие с параграф 2 от настоящото приложение, започват или завършват на територията на Израел, а за въздушните превозвачи от Европейския съюз — на територията на Европейския съюз.
4. Въздушните превозвачи на всяка от Договарящите страни, за всеки или за всички полети и по свой избор, могат:
 - а) да извършват полети в едната или в двете посоки;
 - б) да комбинират полети с различни номера в едно въздухоплавателно средство;
 - в) да обслужват междинни пунктове, както е посочено в параграф 2 от настоящото приложение, и пунктове на териториите на Договарящите страни във всякакви комбинации и във всякаква последователност;

¹ „Евросредиземноморски“ държави са Мароко, Алжир, Тунис, Либия, Египет, Ливан, Йордания, Израел, палестинската територия, Сирия и Турция.

² „страни по ЕСАА“ са държавите, които са страни по Многостранното споразумение за създаване на Общо европейско авиационно пространство: държавите — членки на Европейския съюз, Република Албания, Босна и Херцеговина, Република Хърватия, бивша югославска република Македония, Република Исландия, Република Черна гора, Кралство Норвегия, Република Сърбия и Косово, съгласно Резолюция 1244 на Съвета за сигурност на ООН.

- г) да пропускат спирания в някой пункт или пунктове;
 - д) да прехвърлят превози от дадено свое въздухоплавателно средство на друго свое въздухоплавателно средство във всеки пункт;
 - е) да правят престои във всеки пункт, независимо на или извън територията на някоя от Договарящите страни, без да се засягат разпоредбите на член 2 (Права за въздушни превози), параграф 2 от настоящото споразумение;
 - ж) да извършват транзитни превози през територията на другата Договаряща страна; и
 - з) да комбинират превози на едно и също въздухоплавателно средство, независимо откъде произхождат тези превози.
5. Всяка Договаряща страна разрешава на всеки въздушен превозвач да определя честотата и капацитета на предлагания от него международен въздушен превоз на базата на търговски съображения, продиктувани от пазара. В съответствие с това право никоя от страните не предприема едностранно ограничения на обема на превозите, честотата или периодичността на предоставяните услуги или вида или видовете въздухоплавателни средства, експлоатирани от въздушните превозвачи на другата договаряща страна, освен по митнически, технически, оперативни, екологични, здравни причини или в изпълнение на член 7 (Конкурентна среда) от настоящото споразумение.
6. Въздушните превозвачи на всяка договаряща страна могат да обслужват, включително в рамките на договореностите за споделяне на кодове, всеки пункт, намиращ се в трета страна, който не е включен в уточнените маршрути, при условие че не упражняват права по „петата свобода“.
7. Независимо от всякакви други разпоредби на настоящото приложение, настоящото споразумение не предоставя никакви права, които позволяват извършване на международен въздушен транспорт от/до/през територията на трета страна, която не поддържа дипломатически отношения с всички Договарящи страни.
-

ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Независимо от разпоредбите на параграфи 2 и 3 от настоящото приложение, всички права, включително правата за въздушни превози, и по-благоприятното третиране, което вече е предоставено посредством двустранни споразумения или договорености между Израел и държави — членки на Европейския съюз, действащи към датата на подписване на настоящото споразумение, продължават да бъдат упражнявани в съответствие с разпоредбите на член 3 (Разрешение) от настоящото споразумение. Що се отнася до въздушните превозвачи, такива права и договорености могат да продължат да се прилагат от:
 - а) Въздушни превозвачи на Европейския съюз, при условие, че няма дискриминация при упражняването на тези съществуващи права или на други договорености между въздушни превозвачи от Европейския съюз с оглед на националната принадлежност.
 - б) Въздушни превозвачи на Държавата Израел.
2. По отношение на пътници, товари и/или пощенски пратки, поотделно или в комбинация, въздушните превозвачи от Израел и от държавите — членки на Европейския съюз могат да упражняват права по „третата“ и „четвъртата“ свобода по посочените маршрути, в зависимост от следните преходни разпоредби:
 - а) От датата на подписване на настоящото споразумение и само за редовни въздухоплавателни услуги:
 - i. За всеки маршрут, с изключение на посочените в приложение V, одобрените въздушни превозвачи имат право да обслужват броя на седмичните полети, налични по съответните двустранни споразумения или договорености, приложими или 7 (седем) броя седмични полети, който от двата броя е по-голям; и
 - ii. За маршрутите, посочени в приложение V, одобрените въздушни превозвачи имат право да обслужват броя на седмичните полети, както е посочено в приложение V.

Считано от датата на подписване на настоящото споразумение не се прилагат ограничения относно броя на одобрените въздушни превозвачи за даден маршрут за всяка от Договарящите страни.

 - б) От първия ден на първия летен сезон на IATA след датата на подписване на споразумението и само за редовни въздухоплавателни услуги, одобрените въздушни превозвачи имат право да оперират:
 - i. за маршрутите, посочени в част А от приложение V към настоящото споразумение — 3 (три) допълнителни броя седмични полети по

- отношение на броя на седмичните полети, посочени в част А от приложение V; и
- ii. за всеки друг маршрут, включително за маршрутите, определени в част Б от приложение V — 7 (седем) броя допълнителни седмични полети по отношение на броя на седмичните полети, получен в резултат на прилагането на буква а), подточки i. и ii. по-горе.
- в) От първия ден на втория летен сезон на IATA след датата на подписване на настоящото споразумение и само за редовни въздухоплавателни услуги, одобрените въздушни превозвачи имат право да оперират:
- i. за маршрутите, посочени в част А от приложение V към настоящото споразумение — 3 (три) допълнителни броя седмични полети по отношение на броя на седмичните полети, получен в резултат на прилагането на буква б), подточка i. по-горе; и
 - ii. за всеки друг маршрут, включително за маршрутите, определени в част Б от приложение V — 7 (седем) броя допълнителни седмични полети по отношение на броя на седмичните полети, получен в резултат на прилагането на буква б), подточка ii. по-горе.
- г) В зависимост от параграф 4 по-долу, от първия ден на третия летен сезон на IATA след датата на подписване на споразумението и само за редовни въздухоплавателни услуги, одобрените въздушни превозвачи имат право да оперират:
- i. за маршрутите, посочени в част А от приложение V към настоящото споразумение — 4 (четири) допълнителни броя седмични полети по отношение на броя на седмичните полети, получен в резултат на прилагането на буква в), подточка i. по-горе; и
 - ii. за всеки друг маршрут, включително за маршрутите, определени в част Б от приложение V — 7 (седем) броя допълнителни седмични полети по отношение на броя на седмичните полети, получен в резултат на прилагането на буква в), подточка ii. по-горе.
- д) От първия ден на четвъртия летен сезон на IATA след датата на подписване на настоящото споразумение и само за редовни въздухоплавателни услуги, одобрените въздушни превозвачи имат право да оперират:
- i. за маршрутите, посочени в част А от приложение V към настоящото споразумение — 4 (четири) допълнителни броя седмични полети по отношение на броя на седмичните полети, получен в резултат на прилагането на буква г), подточка i. по-горе; и
 - ii. за всеки друг маршрут, включително за маршрутите, определени в част Б от приложение V — 7 (седем) броя допълнителни седмични полети по

отношение на броя на седмичните полети, получен в резултат на прилагането на буква г), подточка ii. по-горе.

- е) Разпоредбите на приложение I се прилагат от първия ден на петия летен сезон на IATA след датата на подписване на настоящото споразумение и въздушните превозвачи на двете Договарящи страни могат да упражняват права по „третата“ и „четвъртата“ свобода по посочените маршрути, права по посочените маршрути без никакво ограничение по отношение на капацитета, седмичната честота или редовността на полетите.

3. По отношение на нередовните въздухоплавателни услуги:

- а) От датата на подписване на настоящото споразумение, извършването на нередовни въздухоплавателни услуги продължава да бъде в зависимост от одобрение от съответните компетентни органи на Договарящите страни, които се отзовават положително на такова искане, и
- б) Разпоредбите на приложение I се прилагат от датата, посочена в параграф 2, буква е) по-горе, като въздушните превозвачи на двете Договарящи страни могат да упражняват свободно правата по „третата“ и „четвъртата“ свобода по посочените маршрути без никакво ограничение по отношение на капацитета, седмичната честота, броя на одобрените въздушни превозвачи или редовността на полетите.

4. Преди датата, посочена в параграф 2, буква г) от настоящото приложение, Съвместният комитет се събира, за да извърши преглед на изпълнението на настоящото споразумение и за да оцени влиянието му върху търговията през първите две фази на описания в настоящото приложение преходен период. Въз основа на тази оценка и без да се засяга неговата компетентност в съответствие с член 22 от настоящото споразумение, Съвместният комитет може да реши с консенсус:

- а) да отложи за взаимно договорен период от време, който не надвишава две години, прилагането на параграф 2, букви г), д) и е) по определени маршрути, в случай че в горепосочената оценка бъде констатирано или заобикаляне на ограниченията, наложени върху редовните въздухоплавателни услуги чрез извършване на нередовни въздухоплавателни услуги, или наличие на значително неравновесие в обема на трафика, пренасян от въздушните превозвачи на Договарящите страни, който би могъл да наруши предоставянето на въздухоплавателни услуги; или
- б) да увеличи броя на допълнителните полети, определен в параграф 2, буква г), подточка i. и буква д), подточка i.

Ако Съвместният комитет не е в състояние да постигне споразумение, дадена Договаряща страна има право да предприеме подходящи предпазни мерки съгласно член 24 (Предпазни мерки) от настоящото споразумение.

5. Изпълнението и прилагането от страна на Израел на нормативните изисквания и стандарти, които са предоставени в посоченото в приложение IV законодателство на Европейския съюз, свързано с въздушния транспорт, се потвърждава с решение на Съвместния комитет, въз основа на оценка на Европейския съюз. Такава оценка се извършва на по-ранната от следните дати: i) датата, на която Израел е уведомил Съвместния комитет, че процесът на хармонизация, въз основа на приложение IV към настоящото споразумение, е завършил или ii) три години след влизането в сила на настоящото споразумение.
6. Независимо от разпоредбите на приложение I и без да се засягат член 26, параграф 1 от настоящото споразумение и параграф 1 от настоящото приложение, до момента на приемането на решението, посочено в параграф 5 от настоящото приложение, въздушни превозвачи на Договарящите страни нямат право да упражняват права по „петата свобода“, включително между пунктове на територията на Европейския съюз при извършване на договорените въздухоплавателни услуги по посочените маршрути.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СПИСЪК НА ДРУГИТЕ ДЪРЖАВИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕНОВЕ 3, 4 И 8 НА СПОРАЗУМЕНИЕТО И В ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. Република Исландия (съгласно Споразумението за Европейското икономическо пространство)
 2. Княжество Лихтенщайн (съгласно Споразумението за Европейското икономическо пространство)
 3. Кралство Норвегия (съгласно Споразумението за Европейското икономическо пространство)
 4. Конфедерация Швейцария (съгласно Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария за въздушен транспорт)
-

ПРАВИЛА, ПРИЛОЖИМИ КЪМ ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Равностойните нормативни изисквания и стандарти на законодателството на Европейския съюз, посочени в настоящото споразумение, се предоставят въз основа на следните нормативни актове. По-долу е предвидено конкретно адаптиране за всеки отделен нормативен акт, ако това е необходимо. Равностойните нормативни изисквания и стандарти се прилагат в съответствие с приложение VI, освен ако е предвидено друго в настоящото приложение или в приложение II относно преходните разпоредби.

A. БЕЗОПАСНОСТ НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО

A.1 Списък на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана

Израел, при първа възможност, предприема мерки, съответстващи на онези мерки, които са взети от държавите — членки на ЕС, въз основа на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана поради причини свързани с безопасността.

Мерките се предприемат съгласно съответните правила относно създаването и публикуването на списък на въздушни превозвачи, които са предмет на оперативна забрана и изискванията за информация за пътниците на въздушния транспорт относно самоличността на въздушния превозвач, изпълняващ полетите, с които пътуват, установени в следното законодателство на ЕС:

№ 2111/2005

Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО

Приложими разпоредби членове 1—13, приложение

№ 473/2006

Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за установяване на правила за прилагане на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета

Приложими разпоредби членове 1—6, приложения А—В

№ 474/2006

Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на

Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета

изменян редовно с регламенти на Комисията

Приложими разпоредби: членове 1—3, приложения А и Б

В случай че дадена мярка поражда сериозни опасения за Израел, Израел може да преустанови нейното прилагане, като незабавно отнася въпроса до Съвместния комитет в съответствие с член 22, параграф 11, буква е) от настоящото споразумение.

А.2 Разследване на произшествия/инциденти и докладване на събития

А.2.1.: № 996/2010

Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО

Приложими разпоредби: Членове 1—5, 8—17, член 18, параграф 2, членове 20, 21 и 23, приложение

А.2.2: № 2003/42

Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване

Приложими разпоредби: Членове 1—6, 8 и 9

Б. УПРАВЛЕНИЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ

ОСНОВНИ РЕГЛАМЕНТИ

Раздел А:

Б.1: № 549/2004

Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент)

Приложими разпоредби: Член 1, параграфи 1—3, член 2, член 4, параграфи 1—4, членове 9 и 10, член 11, параграфи 1 и 2, член 11, параграф 3, букви б) и г), член 11, параграфи 4—6, член 13

Б.2: № 550/2004

Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (регламент за осигуряване на обслужване)

Приложими разпоредби: Член 2, параграфи 1, 2, 4—6, член 4, член 7, параграфи 1, 2, 4, 5 и 7, член 8, параграфи 1, 3 и 4, членове 9—11, член 12, параграфи 1—4, член 18, параграфи 1 и 2, приложение II

Б.3: № 551/2004

Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство)

Приложими разпоредби: Членове 1, 3а и 4, член 6, параграфи 1—5 и 7, член 7, параграфи 1 и 3, и член 8

Б.4: № 552/2004

Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (регламент за оперативната съвместимост)

Приложими разпоредби: Членове 1—3, член 4, параграф 2, членове 5—6а, член 7, параграф 1, член 8, приложения I—V

Регламенти (ЕО) от № 549/2004 до № 552/2004, изменени с Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 549/2004, (ЕО) № 550/2004, (ЕО) № 551/2004 и (ЕО) № 552/2004 с цел подобряване на функционирането и устойчивостта на европейската авиационна система

Б.5: Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО

изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО

Приложими разпоредби: Член 3, член 8б, параграфи 1—3, 5 и 6, член 8в, параграфи 1—10, приложение Vб

Раздел Б:

Б.2: № 550/2004

Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (регламент за осигуряване на обслужване)

Приложими разпоредби: Член 2, параграф 3, член 7, параграфи 6 и 8, член 8, параграфи 2 и 5, член 9а, параграфи 1—5, член 13

Б.3: № 551/2004

Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство)

Приложими разпоредби: Член 3, член 6, параграф 6

Регламенти (ЕО) от № 549/2004 до № 552/2004, изменени с Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 549/2004, (ЕО) № 550/2004, (ЕО) № 551/2004 и (ЕО) № 552/2004 с цел подобряване на функционирането и устойчивостта на европейската авиационна система

Б.5: Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО

изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО

Приложими разпоредби: Член 8б, параграф 4, член 8в, параграф 10, приложение Vб, параграф 4

ПРАВИЛА ЗА ПРИЛАГАНЕ

Следните законодателни актове са приложими и относими, освен ако не е посочено друго в приложение VI по отношение на равностойните нормативни изисквания и стандарти, свързани с „основните регламенти“:

Рамка (Регламент (ЕО) № 549/2004)

- Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията от 29 юли 2010 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции и за изменение на Регламент (ЕО) № 2096/2005 за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги.

Предоставяне на услуги (Регламент (ЕО) № 550/2004)

- Регламент (ЕО) № 482/2008 на Комисията от 30 май 2008 година относно изграждане на система за осигуряване безопасността на софтуера, която да бъде въведена от доставчиците на аеронавигационни услуги, и за изменение на приложение II към Регламент (ЕО) № 2096/2005

Въздушно пространство (Регламент (ЕО) № 551/2004)

- Регламент (ЕС) № 255/2010 на Комисията от 25 март 2010 година за определяне на общи правила за управление на потоците въздушно движение
- Регламент (ЕО) № 730/2006 на Комисията от 11 май 2006 година за класифициране на въздушното пространство и достъпа на полети, осъществявани според правилата за визуални полети, над полетно ниво 195
- Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията от 23 декември 2005 г. за установяване на общи правила за гъвкаво използване на въздушното пространство

Оперативна съвместимост (Регламент (ЕО) № 552/2004)

- Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията от 7 юли 2011 година за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010
- Регламент (ЕС) № 929/2010 на Комисията от 18 октомври 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1033/2006 относно разпоредбите на ИКАО, посочени в член 3, параграф 1
- Регламент (ЕС) № 73/2010 на Комисията от 26 януари 2010 г. за определяне на изисквания относно качеството на аеронавигационните данни и аеронавигационната информация за единното европейско небе
- Регламент (ЕО) № 262/2009 на Комисията от 30 март 2009 г. за определяне на изисквания за координираното разпределение и използване на кодове за запитване в режим S за Единното европейско небе
- Регламент (ЕО) № 633/2007 на Комисията от 7 юни 2007 година за определяне на изискванията към прилагането на протокол за предаване на полетна информация, използван за целите на нотифицирането, координирането и трансфера на полети между единиците за контрол на въздушното движение
- Регламент (ЕО) № 1033/2006 на Комисията от 4 юли 2006 г. за определяне на изискванията за процедурите за полетни планове в предполетната фаза за единното европейско небе
- Регламент (ЕО) № 1032/2006 на Комисията от 6 юли 2006 година за определяне на изискванията за автоматичните системи за обмен на полетна информация за целите на нотифицирането, координирането и трансфера на полети между единиците за контрол на въздушното движение

Изисквания за УВД/АНО, произтичащи от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009

- Регламент (ЕС) № 805/2011 на Комисията от 10 август 2011 г. относно определянето на подробни правила за свидетелствата за правоспособност на ръководителите на полети и за някои свидетелства и сертификати съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 1034/2011 на Комисията от 17 октомври 2011 година относно надзора на безопасността при управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 от 17 октомври 2011 година за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги и за изменение на Регламент (ЕО) № 482/2008 и Регламент (ЕС) № 691/2010

В. ОКОЛНА СРЕДА

В.1: № 2002/30

Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 март 2002 г. относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността

изменена или адаптирана с Акта за присъединяване от 2003 г. и с Акта за присъединяване от 2005 г.

Приложими разпоредби: Членове 3—5, 7, 9 и 10, член 11, параграф 2, член 12, приложение II, параграфи 1—3

В.2: № 2006/93

Директива 2006/93/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. относно регулирането на експлоатацията на самолети, предмет на част II, глава 3, том 1 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, второ издание (1988 г.)

Приложими разпоредби: членове 1—3, 5

Г. ОТГОВОРНОСТ НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

Г.1: № 2027/97

Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия

изменен с:

- Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета

Приложими разпоредби: Член 2, параграф 1, букви а) и в)—ж), членове 3—6

Д. ПРАВА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ И ЗАЩИТА НА ЛИЧНИТЕ ДАННИ

Д.1: № 90/314

Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки

Приложими разпоредби: Членове 1—3, член 4, параграфи 2 и 4 — 7, членове 5 и 6.

Д.2: № 95/46

Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни

Приложими разпоредби: Членове 1—34

Д.3: № 261/2004

Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91

Приложими разпоредби: Членове 1—16

Д.4: № 1107/2006

Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт

Приложими разпоредби: Член 1, параграф 1, членове 2—16, приложения I и II

Е. СОЦИАЛНИ АСПЕКТИ

Е.1: № 2000/79

Директива 2000/79/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 година относно Европейското споразумение за организация на работното време на мобилните работници в гражданската авиация, сключено от Асоциацията на европейските авиокомпани (АЕА), Европейската федерация на транспортните работници (ETF), Европейската асоциация на пилотите (ЕСА), Асоциацията на европейските регионални авиокомпани (ЕРА) и Международната асоциация на въздушните превозвачи (IACA)

Приложими разпоредби: Клауза 1, точка 1 и Клаузи 2—9 от приложението

ПРИЛОЖЕНИЕ V**Част А: Договорени основни честоти по някои маршрути, равни на 14 или по-големи**

Вид услуга	Маршрути		Съществуващ брой на седмичните полети
Пътници	Виена	Тел Авив (TLV)	За първия превозвач: 14 За втория и за следващите превозвачи: 3
Пътници	Париж (CDG - ORY - BVA)	Тел Авив (TLV)	За първия превозвач: неограничен; За втория и за следващите превозвачи: 7
Пътници	Франкфурт	Тел Авив (TLV)	14
Пътници	Атина	Тел Авив (TLV)	14
Пътници	Рим	Тел Авив (TLV)	25
Пътници	Мадрид	Тел Авив (TLV)	21
Пътници/всички товари	Лондон (LHR)	Тел Авив (TLV)	За първите двама превозвачи: неограничен

Част Б: Договорени основни честоти по някои маршрути, по-големи от 7, но по-малки от 14

Вид услуга	Маршрути		Съществуващ капацитет (седмични полет)
Пътници	Милано	Тел Авив (TLV)	13
Пътници	Берлин	Тел-Авив (TLV)	11
Пътници	Барселона	Тел-Авив (TLV)	10
Пътници	Мюнхен	Тел-Авив (TLV)	10

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

НОРМАТИВНИ ИЗИСКВАНИЯ И СТАНДАРТИ

**КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ИЗПЪЛНЕНИ, ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА ЕС, ИЗБРОЕНО
В ПРИЛОЖЕНИЕ IV ОТ ЕВРО-СРЕДИЗЕМНОМОРСКО СПОРАЗУМЕНИЕ В ОБЛАСТТА НА
ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО МЕЖДУ ЕС И ИЗРАЕЛ**

Забележка: Нищо в настоящото приложение не засяга прилагането на правото на ЕС в рамките на ЕС.

ЧАСТ А.2 А.2 Разследване на произшествия/инциденти и докладване на събития

А.2.1: Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г.

**относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на
Директива 94/56/ЕО**

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
1	A2.1.1.1	Целта на Регламент (ЕС) № 996/2010 е подобряването на безопасността на въздухоплаването посредством гарантиране на високо ниво на ефикасността и качеството на разследванията на авиационни събития в гражданското въздухоплаване в Европа, чиято единствената цел е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти без определяне на вина или отговорност. В него се определят и правила относно своевременното осигуряване на информация за всички лица и опасни товари на борда на въздухоплавателното средство, участвало в произшествие. Той цели също така да подобри съдействието за жертвите на авиационни произшествия и техните роднини.
2	A2.1.2.1	Определенията в член 2 от Регламент (ЕС) № 996/2010 се прилагат към стандартите и изискванията,

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		свързани с разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване, посочени в настоящото приложение, както приложимо и уместно.
3	A2.1.3.1	Стандартите и нормативните изисквания, посочени в настоящото приложение, се прилагат за разследвания във връзка с безопасността при произшествия и сериозни инциденти, които се провеждат от Договарящите страни, в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики.
4, параграф 1	A2.1.4.1	Договарящите страни гарантират, че разследванията във връзка с безопасността се провеждат или контролират, без външна намеса, от постоянен национален орган за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване („орган за разследване във връзка с безопасността“), който е в състояние независимо да проведе пълно разследване във връзка с безопасността, самостоятелно или посредством споразумения с други органи за разследване във връзка с безопасността.
4, параграф 2	A2.1.4.2	Органът за разследване във връзка с безопасността е функционално независим, по-специално от авиационните органи, които отговарят за поддържането на летателната годност, сертифицирането, полетите, техническото обслужване, лицензирането, контрола на въздушното движение или летищната експлоатация, както и от всякакво друго лице или институция, чиито интереси или цели биха могли да бъдат в противоречие със задачите, възложени на органа за разследване във връзка с безопасността, или да повлияят на обективността му.
4, параграф 3	A2.1.4.3	При провеждане на разследване във връзка с безопасността органът за разследване във връзка с безопасността не търси и не приема указания от никого и разполага с неограничени правомощия за провеждане на разследванията във връзка с безопасността.
4, параграф 4	A2.1.4.4	Поверените на органа за разследване във връзка с безопасността дейности могат да обхванат и събирането и анализа на данни, свързани с авиационната безопасност, в частност за целите на

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		предотвратяването на произшествия, доколкото тези дейности не засягат независимостта на органа и не включват отговорности по регулаторни и административни въпроси, нито по въпроси, свързани със стандартизацията.
4, параграф 5	A2.1.4.5	С цел да се информира обществеността за общото равнище на авиационната безопасност всяка година се публикува доклад за безопасността на национално равнище. В този анализ не се разкриват източниците на поверителна информация.
4, параграф 6	A2.1.4.6	Съответната договаряща страна предоставя на органа за разследване във връзка с безопасността необходимите средства за независимо изпълнение на неговите отговорности, като той получава достатъчно средства за целта.
5, параграфи 1—3	A2.1.5.1	Договарящата страна е длъжна да разследва всяко произшествие или сериозен инцидент, за който в приложение 13 към Конвенцията се посочва, че е задължително да бъде разследван.
5, параграф 4	A2.1.5.4	Органите за разследване във връзка с безопасността могат да решат да разследват и други инциденти, освен посочените в приложение 13 към Конвенцията, ако очакват да извлекат от тях изводи за безопасността.
5, параграф 5	A2.1.5.5	Разследването в никакъв случай не включва определянето на вина или отговорност. Те се провеждат независимо и отделно и не засягат каквито и да били съдебни или административни производства, в рамките на които се изследва въпросът за вината или отговорността.
8	A2.1.8.1	Ако е изпълнено изискването за липса на конфликт на интереси, органите за разследване във връзка с безопасността могат да приканят националните органи за гражданско въздухоплаване, в рамките на съответните им области на компетентност, да определят представител, който да участва като съветник на ръководителя на разследването във всяко разследване във връзка с безопасността, за

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		което органите за разследване във връзка с безопасността носят отговорност, под контрола на ръководителя на разследването и по негова преценка. Националните органи за гражданско въздухоплаване съдействат на разследването, в което участват, като предоставят исканата информация. В допълнение към това те предоставят съветници и тяхното оборудване на отговорния орган за разследване във връзка с безопасността, когато е уместно.
9, параграф 1	A2.1.9.1	Всеки участник, който е узнал за настъпването на произшествие или сериозен инцидент, незабавно уведомява за това компетентния орган за разследване във връзка с безопасността на държавата, на чиято територия е настъпило събитието.
9, параграф 2	A2.1.9.2	Органът за разследване във връзка с безопасността незабавно уведомява Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и трети държави в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики за настъпването на всички произшествия и сериозни инциденти, за които е уведомен. Той също така уведомява Европейската комисия и ЕААБ в случай че произшествието или сериозният инцидент включва въздухоплавателно средство, регистрирано, експлоатирано, произведено или сертифицирано в ЕС.
10, параграф 1	A2.1.10.1	При получаване на уведомление за настъпване на произшествие или сериозен инцидент от трета държава договарящата страна, която е държавата на регистрация, държавата на оператора, държавата на проектиране и държавата на производство, във възможно най-кратък срок информира третата държава, на чиято територия е настъпило произшествието или сериозният инцидент, дали възнамерява да определи акредитиран представител в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики. Когато бъде определен такъв акредитиран представител, се предоставят името му и данните му за контакт, както и очакваната дата на пристигането му, когато акредитираният представител възнамерява да пътува до държавата, която е изпратила уведомлението.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
10, параграф 2	A2.1.10.2	Акредитираните представители на държавата на проектиране се определят от органа за разследване във връзка с безопасността на договарящата страна, на чиято територия се намира основното място на дейност на притежателя на сертификата за съответния тип на въздухоплавателното средство или на двигателя.
11, параграф 1	A2.1.11.1	След определянето му от страна на органа за разследване във връзка с безопасността и независимо от всякакви разследвания, провеждани за целите на правораздаването, ръководителят на разследването има правото да вземе необходимите мерки за изпълнение на изискванията на разследването във връзка с безопасността.
11, параграф 2	A2.1.11.2	Независимо от каквито и да било задължения за поверителност съгласно относимите правни актове на договарящата страна, ръководителят на разследването има по-специално право: а) на незабавен неограничен и безпрепятствен достъп до мястото на произшествието или на инцидента, както и до въздухоплавателното средство, неговото съдържание или останки; б) да извършва незабавно опис на доказателствата и контролирано събиране на останките или компоненти с цел изследване и анализ; в) да получи непосредствен достъп до полетните записващи устройства, тяхното съдържание и всякакви други съответни записи, както и контрол върху тях; г) да поиска, в съответствие с приложимото законодателство на договарящата страна, и да допринесе за извършването на пълна аутопсия на телата на лицата със смъртоносни наранявания и да получи непосредствен достъп до резултатите от такива изследвания или от тестовите на взетите проби;

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		д) да поиска, в съответствие с приложимото законодателство на договарящата страна, медицински преглед на лицата, участвали в експлоатацията на въздухоплавателното средство, или да поиска да бъдат направени изследвания на проби, взети от такива лица, и да получи непосредствен достъп до резултатите от тези изследвания; е) да призове и разпита свидетели и да поиска от тях да дадат или да предоставят информация или доказателства, които са от значение за разследването във връзка с безопасността; ж) да получи свободен достъп до всяка съответна информация или записи, притежавани от собственика, притежателя на сертификата за съответния тип проект, организацията, която отговаря за техническото обслужване, организацията за обучение, оператора или производителя на въздухоплавателното средство, органите, които отговарят за гражданското въздухоплаване и от лицата, предоставящи аэронавигационно обслужване, или операторите на летищата.
11, параграф 3	A2.1.11.3	Ръководителят на разследването предоставя на своите провеждащи разследванията, както и, освен ако това не е в противоречие с приложимото законодателство на договарящата страна, на неговия или нейния съветници, и на акредитираните представители и техните съветници, на правата по стандарт A2.1.11.2, доколкото е необходимо за да им се даде възможност да участват ефективно в разследването във връзка с безопасността. Тези права не засягат правата на провеждащите разследванията и на експертите, определени от органа, натоварен с провеждане на разследването за целите на правораздаването.
11, параграф 4	A2.1.11.4	Всяко лице, което участва в разследвания във връзка с безопасността, изпълнява своите задължения в условията на независимост и не търси, нито приема указания от никого, освен от ръководителя на разследването.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
12, параграфи 1 и 2	A2.1.12.1	Когато е образувано и разследване за целите на правораздаването, за това се уведомява ръководителят на разследването. В този случай ръководителят на разследването осигурява проследимостта и съхраняването на полетните записващи устройства и друг доказателствен материал. Съдебният орган може да определи един от своите служители, който да придружи полетните записващи устройства или доказателствения материал до мястото, където се получава информация от тях или където се използват. Когато този доказателствен материал може да бъде променен или унищожен при изследването или анализа, предварително се изисква съгласието на съдебните органи, без да се нарушава националното право. Когато това съгласие не бъде получено в разумен срок, това не е пречка за ръководителя на разследването да проведе изследването или анализа. Когато съдебният орган има право да иземе доказателствени средства, ръководителят на разследването получава незабавен и неограничен достъп до такива доказателствени средства и може да ги използва. Когато в хода на разследването във връзка с безопасността стане известно или възникне подозрение, че произшествието или сериозният инцидент са свързани с акт на незаконна намеса според националното право, например националното право относно разследване на произшествия, ръководителят на разследването информира незабавно компетентните органи за това. При спазване на стандарт A2.1.14.1 съответната информация, събрана по време на разследването във връзка с безопасността, се обменя незабавно с тези органи и при поискване може да им бъде предаден и всякакъв материал от значение за случая. Обменът на тази информация и материали не засяга правото на органа за разследване във връзка с безопасността да продължи разследването във връзка с безопасността, съгласувано с органите, на които може да е бил прехвърлен контролът върху мястото.
12, параграф 3	A2.1.12.2	Договарящите страни гарантират, че органите за разследване във връзка с безопасността, от една страна, и, от друга страна, други органи, които е вероятно да бъдат включени в дейности, свързани с разследването във връзка с безопасността, например съдебни органи, органи на гражданското

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		въздухоплаване и органи за издирване и спасяване, си сътрудничат чрез предварително сключени споразумения. Тези споразумения зачитат независимостта на органа за разследване във връзка с безопасността и позволяват техническото разследване да се извърши старателно и по ефикасен начин. Те следва по-специално да включват въпроси като: достъп до мястото на произшествието; съхраняване на доказателствата и достъп до тях; първоначално и текущо информирание относно развитието на всяка процедура; обмен на информация; подходяща употреба на информация, свързана с безопасността; разрешаване на спорове.
13, параграф 1	A2.1.13.1	Договарящата страна, на чиято територия е настъпило произшествието или сериозният инцидент, отговаря за осигуряването на безопасно боравене с всички доказателства и за предприемането на всички разумни мерки за запазване на тези доказателства, както и за съхраняването на сигурно място на въздухоплавателното средство, неговото съдържание и останки за срока, за който това може да е необходимо за целите на разследването във връзка с безопасността. Запазването на доказателствените средства включва съхраняването им чрез снимков или друг материал на всяко доказателствено средство, което може да бъде преместено, заличено, загубено или унищожено. Съхраняването на сигурно място включва защита срещу допълнително увреждане, достъп на неоправомощени лица, кражби и разрушаване.
13, параграф 2	A2.1.13.2	До пристигането на разследващите във връзка с безопасността никой не може да променя обстановката на мястото на произшествието, да взема проби от него или да придвижва въздухоплавателното средство, неговото съдържание или останки, да взема проби от тях, нито да го премества или отстранява, освен когато такова действие се изисква по съображения за безопасност или за да се окаже съдействие на ранени, или с изричното разрешение на органите, под чийто контрол се намира мястото, и когато е възможно — след консултация с органа за разследване във връзка с безопасността.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
13, параграф 3	A2.1.13.3	Всеки участник предприема необходимите стъпки за запазване на документи, материал и записи във връзка със събитието, по-специално за да се предотврати изтриването на записи на разговори и аварийни сигнализации след полета.
14	A2.1.14.1	Чувствителна информация за безопасността не се предоставя или използва за цели, освен за разследвания във връзка с безопасността. Правораздавателните органи или органът, компетентен да взема решение по разкриването на данни съгласно националното право, може да решат, че ползата от разкриването на чувствителната информация за безопасността, за други, разрешени от закона цели, е по-голяма от неблагоприятните вътрешни и международни последици, които подобно действие би могло да има върху текущото или всяко бъдещо разследване във връзка с безопасността.
15, параграф 1	A2.1.15.1	Служителите на органа, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, или всички други лица, задължени да участват в разследването във връзка с безопасността или да го подпомагат, са обвързани от приложимите правила и процедури за професионална тайна на съответното законодателство, включително във връзка с анонимността на участниците в произшествие или инцидент.
15, параграф 2	A2.1.15.2	Органът, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, съобщава информацията, която счита от значение за предотвратяване на произшествия или сериозни инциденти, на отговорниците за производството или техническото обслужване на въздухоплавателни средства или тяхното оборудване, на физическите или юридическите лица, които отговарят за експлоатацията на въздухоплавателни средства или за обучението на персонала.
15, параграф 3	A2.1.15.3	Органът, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността предоставя на националните органи за гражданско въздухоплаване съответната информация относно фактите, получена в хода на разследването във връзка с безопасността, с изключение на чувствителна

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		информация за безопасността, или на информация, водеща до конфликт на интереси. Информацията, получена от националните органи за гражданско въздухоплаване, е защитена в съответствие с приложимото законодателство на Договарящата страна.
15, параграф 4	A2.1.15.4	Органът, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, може да информира жертвите, техните роднини и техните организации или да прави обществено достояние всякаква информация относно фактически констатации, процедурите на разследването във връзка с безопасността, евентуални предварителни доклади или заключения и/или препоръки във връзка с безопасността, при условие че тази информация не застрашава постигането на целите на разследването във връзка с безопасността и напълно съответства на приложимото законодателство за защитата на личните данни.
15, параграф 5	A2.1.15.5	Преди да направи обществено достояние информацията, посочена в стандарт A2.1.15.4, органът, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, препраща тази информация на жертвите, техните роднини или техните организации по начин, който не застрашава постигането на целите на разследването във връзка с безопасността.
16, параграф 1	A2.1.16.1	Всяко разследване във връзка с безопасността приключва с доклад във форма, съответстваща на вида и сериозността на произшествието или сериозния инцидент. В доклада се посочва, че единствена цел на разследването във връзка с безопасността е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, без да се изследва въпросът за вината или отговорността. По целесъобразност докладът съдържа препоръки за безопасност.
16, параграф 2	A2.1.16.2	В доклада се запазва анонимността на всички участници в произшествието или сериозния инцидент.
16, параграф	A2.1.16.3	Когато в хода на разследванията във връзка с безопасността се изготвят доклади преди приключване

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
3		на разследването, преди тяхното публикуване органът за разследване във връзка с безопасността може да поиска от съответните органи, и от притежателя на сертификата за съответния тип проект, производителя и оператора да представят коментари. Същите са обвързани с приложимите правила за професионалната тайна по отношение на съдържанието на консултациите.
16, параграф 4	A2.1.16.4	Преди публикуването на окончателния доклад органът за разследване във връзка с безопасността може да поиска от съответните органи и от притежателя на сертификата за съответния тип проект, производителя и оператора да представят коментари, като същите са обвързани с приложимите правила на професионалната тайна по отношение на съдържанието на консултациите. Когато отправя искане за такива коментари, органът за разследване във връзка с безопасността спазва международните стандарти и препоръчителни практики.
16, параграф 5	A2.1.16.5	Чувствителната информация за безопасността се включва в доклад, само ако е от значение за анализа на произшествието или сериозния инцидент. Информацията или частите от информацията, които не са свързани с анализа, не се разкриват.
16, параграф 6	A2.1.16.6	Органът за разследване във връзка с безопасността публикува окончателния доклад във възможно най-кратък срок и, когато е възможно, до 12 месеца от датата на произшествието или сериозния инцидент.
16, параграф 7	A2.1.16.7	Ако окончателният доклад не може да бъде публикуван в срок от 12 месеца, органът за разследване във връзка с безопасността оповестява междинен отчет най-малко на всяка годишнина от произшествието или сериозния инцидент, в който се описват подробно напредъкът по разследването и всички възникнали проблеми във връзка с безопасността.
16, параграф 8	A2.1.16.8	Органът за разследване във връзка с безопасността препраща възможно най-бързо копие на окончателния доклад и препоръките за безопасност на:

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		а) органите за разследване във връзка с безопасността и органите на гражданското въздухоплаване на съответните държави и ИКАО, съгласно международните стандарти и препоръчителни практики; б) адресатите на препоръките за безопасност, съдържащи се в доклада.
17, параграф 1	A2.1.17.1	На всеки етап от разследването във връзка с безопасността, след подходящи консултации със съответните страни, органът за разследване във връзка с безопасността препоръчва в датирано уведомително писмо до съответните органи, включително тези в трети държави, превантивните действия, които той счита, че трябва да се предприемат незабавно за повишаване на авиационната безопасност.
17, параграф 2	A2.1.17.2	Органът за разследване във връзка с безопасността може да издава препоръки за безопасността и въз основа на проучвания или анализи на поредица от разследвания или всякакви други проведени дейности.
17, параграф 3	A2.1.17.3	Препоръките за безопасност в никакъв случай не създават презумпция за вина или отговорност за произшествие, сериозен инцидент или инцидент.
18, параграф 1	A2.1.18.1	Адресатът на дадена препоръка за безопасност потвърждава получаването на уведомителното писмо и в срок 90 дни от получаването му информира отпращаващия препоръката орган за разследване във връзка с безопасността за действията, които е предприел или възнамерява да предприеме, и, ако е целесъобразно, за времето, необходимо за тяхното изпълнение, а когато не са предприети действия — за мотивите за това.
18, параграф 2	A2.1.18.2	В срок 60 дни от получаването на отговора органът за разследване във връзка с безопасността информира адресата дали счита отговора за достатъчен и представя мотиви, когато не е съгласен с решението да не се предприемат действия.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
20	A2.1.20.1	1. Въздушните превозвачи от ЕС и Израел прилагат процедури, които дават възможност: а) при първа възможност да се състави списък на всички лица на борда на въздухоплавателното средство, който е проверен въз основа на най-добрата налична информация; и веднага след уведомяването, че с дадено въздухоплавателно средство е настъпило произшествие, да се състави списък на опасните товари, които се намират на борда. 2. За да може на роднините на пътниците да се предостави бързо информация за присъствието на техните роднини на борда на претърпялото произшествие въздухоплавателно средство, авиокомпаниите предлагат на пътниците да посочат името и данните за контакт на едно лице, с което те да се свържат в случай на произшествие. Тези данни могат да бъдат използвани от авиокомпаниите единствено в случай на произшествие и не се предоставят на трети лица, нито се използват за търговски цели. 3. Имената на лицата на борда не се оповестяват публично, преди съответните органи да информират техните роднини. Списъкът, посочен в параграф 1, буква а), е поверителен в съответствие с приложимото законодателство на договарящата страна, а името на всяко лице, включено в този списък, се оповестява публично, само ако роднините на съответното лице на борда не са възразили.
21	A2.1.21.1	1. С цел да се гарантира по-всеобхватен и хармонизиран отговор при произшествия, всяка договаряща страна създава план за спешни действия в случай на произшествие в гражданското въздухоплаване на национално равнище. Този план за спешни действия урежда също така съдействието на жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини. 2. Всяка договаряща страна гарантира, че всички регистрирани на нейна територия авиокомпани

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		разполагат с план за съдействие на жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини. Тези планове трябва да предвиждат по-специално психологическа подкрепа за жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини, и да позволяват на авиокомпанията да се справи с големи произшествия. Всяка договаряща страна извършва одит на планове за съдействие на регистрираните на нейна територия авиокомпани. 3. Договаряща страна, която поради загиналите или сериозно наранени свои граждани има особен интерес във връзка с произшествие, настъпило на нейната територия, е упълномощена да определи експерт, който има право да: а) посети мястото на произшествието; б) получи достъп до съответната информация относно фактите, одобрена за оповестяване от органа, натоварен с конкретното разследване във връзка с безопасността, и до информация относно напредъка по разследването; в) получи копие от окончателния доклад. 4. Експертът, определен съгласно параграф 3, може, в съответствие с приложимото действащо законодателство, да съдейства за идентифицирането на жертвите и да присъства при срещите с оцелелите лица, които са граждани на неговата държава.
23	A2.1.23.1	Договарящите страни установяват система от санкции, приложима по отношение на нарушения на стандарти и изисквания, свързани с разследването и предотвратяването на произшествията и инцидентите в гражданското въздухоплаване, описани в настоящото приложение. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи.

A.2.2: Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г.

за докладване на събития в гражданското въздухоплаване

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
1	A2.2.1.1	Целта на горепосочената директива е да допринесе за подобряване на безопасността на въздухоплаването като се гарантира, че релевантната информация се докладва, събира, съхранява, защитава и разпространява. Единствената цел на докладване за събитие е предотвратяване на произшествия и инциденти, а не определяне на вина или отговорност.
2	A2.2.2.1	Определенията по член 2 от Директива 2003/42/ЕО се прилагат по отношение на стандартите и изискванията за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, посочени в настоящото приложение, където е приложимо и уместно.
3	A2.2.3.1	Стандартите и изискванията за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, посочени в настоящото приложение, се прилагат за събития, които застрашават или които, ако не се коригират, биха застрашили въздухоплавателно средство, пътуващите в него или друго лице.
4, параграф 1	A2.2.4.1	Договарящите страни изискват произшествията се докладват на компетентните органи от всички лица, участващи в произшествието или от всяко лице, което притежава лиценз в съответствие със законодателството за въздухоплаването и член на екипажа, независимо от участието му в събитието.
5, параграф 1	A2.2.5.1	Договарящите страни определят един или повече компетентни органи, които да поставят в действие механизъм за събиране, оценяване, обработка и съхраняване на докладвани събития.
5, параграфи 2 и 3	A2.2.5.2	Компетентните органи съхраняват докладите в техните бази данни. Данните за произшествията и сериозните инциденти също се съхраняват в тези бази данни.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
6	A2.2.6.1	Израел и държавите членки участват в обмен на информация, свързана с безопасността, когато е относимо. Базата данни, използвана от Израел, следва да бъде съвместима със софтуера на Европейския координационен център за докладване на инциденти с въздухоплавателни средства (ECCAIRS).
8, параграф 1	A2.2.8.1	Съгласно тяхното национално законодателство договарящите страни предприемат необходимите мерки, за да осигурят съответната поверителност на информацията, получена от тях по силата на Директива 2003/42/ЕО. Те използват тази информация само за целите на Директива 2003/42/ЕО.
8, параграф 2	A2.2.8.2	Независимо от типа или класификацията на събитие и произшествие или сериозен инцидент, имената и адресите на физическите лица никога не се записват в базата данни, посочена в стандарт A2.2.5.2.
8, параграф 3	A2.2.8.3	Без да се засягат приложимите наказателноправни норми, договарящите страни се въздържат от възбуждане на процедури по отношение на непредумишлени или непредпазливи нарушения на закона, които са попаднали в обсега на тяхното внимание само поради това, че са били докладвани по националната схема за задължително докладване на събития, освен в случаите на груба небрежност.
9	A2.2.9.1	Всяка Договаряща страна създава доброволна система за докладване на инциденти, за да се улесни събирането на информация за действителни или потенциални пропуски по отношение на безопасността, които не могат да бъдат обхванати от задължителната система за докладване на инциденти.

ЧАСТ Б: Управление на въздушното движение

Б.1: Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент)

изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Категория (раздел А или раздел Б от част Б от приложения е IV)	Стандарт
1.1 – 1.3	Б.1.1.1	А	Инициативата Единно европейско небе цели да повиши настоящите стандарти за безопасност на въздушното движение, да допринесе за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да подобри цялостното функциониране на управлението на въздушното движение (УВД) и на аеронавигационното обслужване (АНО) за общия въздушен трафик в договарящите страни с оглед изпълняване на изискванията на всички ползватели на въздушното пространство. Единното европейско небе (ЕЕН) обхваща съгласувана паневропейска трасова мрежа, системи за управление на мрежата и за управление на въздушното движение, основаващи се единствено на съображения за безопасност, ефективност и технологичност, в полза на ползвателите на въздушното пространство. За постигането на посочената цел Регламент (ЕО) № 549/2004 установява хармонизирана регулаторна рамка за създаването на Единно европейско небе. Прилагането на Регламент (ЕО) № 549/2004 и на мерките, посочени в основните регламенти на ЕЕН не засяга суверенитета на договарящите страни върху тяхното въздушно пространство, нито изискванията на Договарящите страни във връзка с обществения ред, обществената сигурност и въпросите на отбраната, както е посочено в член 13. Регламент (ЕО) № 549/2004 и мерките, посочени в основните регламенти на ЕЕН, не се отнасят за

			военните операции и учения. Прилагането на Регламент (ЕО) № 549/2004 и на мерките, посочени в основните регламенти на ЕЕН не засяга правата и задълженията на договарящите страни, произтичащи от Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 1944 г („Чикагската конвенция“). В този контекст допълнителна цел е да се подпомагат договарящите страни в изпълнение на техните задължения съгласно Чикагската конвенция, предоставяйки основа за общо тълкуване и уеднаквено прилагане на нейните разпоредби, както и чрез осигуряване на надлежно взимане предвид на разпоредбите ѝ в рамките на Регламент (ЕО) № 549/2004 и в правилата, изготвени за неговото прилагане.
2	Б.1.2.1	А	Определенията по член 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004 се прилагат за стандартите и изискванията, свързани с управлението на въздушното движение, описани в настоящото приложение. Всички позовавания на държавите членки се тълкуват като позовавания на Договарящите страни.
4.1	Б.1.4.1	А	Договарящите страни, заедно или поотделно, определят или създават орган или органи в качеството им на техен национален орган за надзор, за поемане на задачите, възложени на такъв орган по Регламент (ЕО) № 549/2004 и по мерките, посочени в член 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004.
4.2	Б.1.4.2	А	Националните органи за надзор са независими от доставчиците на аеронавигационно обслужване. Тази независимост се постига чрез адекватно разделяне, най-малкото на функционално равнище, между националните органи за надзор и такива доставчици.
4.3	Б.1.4.3	А	Националните органи за надзор упражняват правомощията си по безпристрастен, независим и прозрачен начин. Това се постига чрез подходящи механизми за управление и контрол, включително в рамките на администрацията на дадена договаряща страна. Същевременно това не възпрепятства националните органи за надзор да изпълняват своите задачи съгласно правилата на организация на националните органи на гражданското въздухоплаване или други публични органи.

4.4	Б.1.4.4	A	Договарящите страни гарантират, че националните органи за надзор разполагат с необходимите ресурси и капацитет за ефикасно и навременно изпълнение на задачите, възложени им по Регламент (ЕО) № 549/2004.
9	Б.1.9.1	A	Санкциите, които договарящите страни предвиждат за нарушаване на Регламент (ЕО) № 549/2004 и за нарушаване на мерките, посочени в основните регламенти на ЕЕИ, по-специално от страна на ползвателите на въздушното пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване, са ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект.
10	Б.1.10.1	A	В съответствие със своето национално законодателство договарящите страни установяват механизми за извършване на консултации, за да осигурят участието на заинтересованите страни, включително професионалните представителни органи, при реализирането на Единното европейско небе.
11.1	Б.1.11.1	A	С цел да бъдат подобрени ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции се създава схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Тя включва: а) национални планове, включително цели за ефективност на дейността в ключовите области, свързани с безопасността, околната среда, капацитета и разходната ефективност, осигуряващи съгласуваност с инициативата „Единно европейско небе“; и б) периодичен преглед, наблюдение и сравняване на ефективността на дейността по аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции.
11.2	Б.1.11.2	A	В съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, Комисията може да определи Евроконтрол или друг безпристрастен и компетентен орган да изпълнява ролята на „орган за преглед на ефективността“. Ролята на органа за преглед на ефективността е да оказва съдействие на националните органи за надзор при поискване в прилагането на схемата за ефективност на дейността. Комисията осигурява независимостта на органа за преглед на ефективността при изпълнение на

			задачите, които му е поставила.
11.3 б)	Б.1.11.3	А	Националните планове, посочени в стандарт Б.1.11.1, се изготвят от националния надзорен орган и се приемат от договарящата страна. В тези планове се включват задължителни национални цели и подходяща схема от мерки за насърчаване, приети от договарящата страна. Плановете се изготвят след консултации с доставчиците на аеронавигационно обслужване, представители на ползвателите на въздушното пространство, и когато е приложимо, с летищните оператори и летищните координатори.
11.3 г)	Б.1.11.4	А	Референтният период за схемата за отчитане на ефективността обхваща най-малко три, но не повече от пет години. В случай че националните цели не бъдат постигнати през този период, договарящите страни и/или националните органи за надзор прилагат съответните мерки, определени от тях.
11.4	Б.1.11.5	А	Следните процедури се прилагат към схемата за ефективност на дейността: а) събиране, валидиране, проучване, оценка и разпространение на данни, свързани с ефективността на аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции, от всички заинтересовани страни, включително доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, летищните оператори, националните органи за надзор, договарящите страни и Евроконтрол; б) избор на съответните ключови за ефективността на дейността области на базата на документ № 9854 на ИКАО „Глобална оперативна концепция за управление на въздушното движение“, съгласувани с тези, определени в работната рамка на „Генерален план за УВД“, в това число безопасност, околна среда, капацитет и разходна ефективност, при необходимост адаптирани с цел отчитане на специфичните нужди на Единното европейско небе и съответните цели в тези области, както и дефиниране на ограничен брой ключови показатели за ефективност, свързани с измерване на ефективността на дейността; в) оценка на националните цели за ефективност на дейността въз основа на националния план; и г) наблюдение на националните планове за ефективност на дейността, включително на

			подходящи механизми за предупреждение.
11.5	Б.1.11.6	А	При установяването на схемата за отчитане на ефективността се взема предвид, че обслужването по маршрута, обслужването в района на летището и мрежовите функции са различни и следва да бъдат третирани по съответния начин, ако е необходимо също и за целите на измерването на ефективността.
11.6	Б.1.11.7	А	Прилагат се разпоредбите за изпълнение относно схемата за ефективност, посочени в приложение IV към Евро-средиземноморското споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.
13	Б.1.13.1	А	Основните регламенти на ЕЕН не възпрепятстват прилагането на мерки от дадена договаряща страна до степента, до която те са необходими за защита на основните интереси от политиката за сигурност и от политиката за отбрана. Такива мерки са по-специално мерките, които са императивни: — за обзор на въздушното пространство, което под нейна отговорност в съответствие със споразуменията на ИКАО за регионално въздухоплаване, включително възможността за откриване, идентифициране и оценяване на всички въздухоплавателни средства, които използват това въздушно пространство по отношение на защитата на безопасността на полетите и предприемане на действия за гарантиране на сигурността и отбраната, — в случай на сериозни международни безредици, които засягат поддържането на реда и законността, — в случай на война или сериозно международно напрежение, създаващо опасност от война, — за изпълнение на международните задължения на договаряща страна във връзка с поддържането на мира и международната сигурност, — за провеждането на военни операции и учения, включително необходимите възможности за ученията.

Б.2: Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (регламент за осигуряване на обслужване)

изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Категория (раздел А или раздел Б от част Б от приложения е IV)	Стандарт
2.1—2	Б.2.2.1	А	Провеждане на инспекциите и проучванията на националния надзорен орган за осигуряване на надзор над съответствието с Регламент (ЕО) № 550/2004, в частност по отношение на безопасното и ефикасно функциониране на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят услуги, свързани с въздушното пространство, попадащо под отговорността на договарящата страна. Съответният доставчик на аеронавигационно обслужване улеснява тази дейност.
2.3	Б.2.2.2	Б	Споразумения за надзор, които осигуряват инспекции и прегледи на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят услуги в рамките на функционален блок въздушно пространство се извършват между страни, които участват в този функционален блок въздушно пространство.
2.4—6	Б.2.2.3	А	Между тези страни се сключват договорености относно надзора, които осигуряват инспекции и проучвания на доставчици на аеронавигационно обслужване на страните, предоставящи услуги във въздушното пространство на друга държава. Тези договорености включват договорености за третиране на случаите на несъответствие с приложимите изисквания.

4		A	Прилагат се разпоредбите за изпълнение относно безопасността, посочени в приложение IV към Евро-средиземноморското споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.
7.1	Б.2.7.1	A	Доставчиците на авионавигационно обслужване подлежат на сертифициране от Договарящите страни.
7.3	Б.2.7.2	A	Националните надзорни органи издават удостоверения на доставчици на аеронавигационно обслужване, които да са в съответствие с Регламент (ЕС) № 1035/2011 г. и приложимото национално право.
7.3	Б.2.7.3	A	Удостоверение може да бъде издадено поотделно за всеки вид услуга, определена в член 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, или за набор от такива услуги.
7.3	Б.2.7.4	A	Сертификатите се проверяват редовно.
„7.4 + Приложен ие II	Б.2.7.5	A	В сертификатите ще се определят правата и задълженията на доставчиците на аеронавигационно обслужване, включително недискриминативен достъп до услугите за ползвателите на въздушното пространство, като специално се обръща внимание на безопасността. Сертифицирането може да бъде предмет само на изискванията, посочени в приложение II към от Регламент (ЕО) № 550/2004. Тези условия ще бъдат обективни, недискриминативни, пропорционални и прозрачни.
7.5	Б.2.7.6	A	Договарящите страни могат да разрешават предоставянето на аеронавигационно обслужване без сертифициране тогава, когато движението на въздухоплавателни средства е предимно различно от общ въздушен трафик.
7.6	Б.2.7.7	Б	Издаването на сертификати дава на доставчиците на аеронавигационно обслужване възможността да предлагат своите услуги на други договарящи страни, други доставчици на аеронавигационно обслужване, ползватели на въздушното пространство и летища на територията на договарящите страни.

7.7	Б.2.7.8	А	Националните органи за надзор следят спазването на съответствието със сертификата.
7.7	Б.2.7.9	А	Ако националният орган за надзор установи, че притежателят на сертификата вече не удовлетворява посочените изисквания или условия, той предприема съответни мерки, като едновременно с това осигурява непрекъснатост на обслужването. Тези мерки могат да включват анулиране на сертификата.
7.8	Б.2.7.10	Б	Дадена договаряща страна признава всеки сертификат, издаден в друга Договаряща страна в съответствие с стандартите и нормативните изисквания, свързани с управлението на въздушното движение, описани в настоящото приложение.
8.1	Б.2.8.1	А	Договарящите страни осигуряват предоставянето на аеронавигационно обслужване на изключително основание в рамките на специфични блокове въздушно пространство по отношение на въздушното пространство под тяхна отговорност. За тази цел договарящите страни определят доставчик на аеронавигационно обслужване, който притежава валиден на територията на договарящите страни сертификат.
8.2	Б.2.8.2	Б	Предоставянето на трансгранични услуги не се възпрепятства от правните системи, съгласно които от доставчиците на аеронавигационно обслужване се изисква а) да бъдат притежавани пряко или чрез мажоритарно участие от дадена държава/нейни граждани; б) основното им място на дейност или седалище да се намира на територията на посочената държава, в) да използват съоръжения само в посочената държава.
8.3	Б.2.8.3	А	Договарящите страни определят правата и задълженията, които трябва да бъдат изпълнени от определените доставчици на аеронавигационно обслужване. Задълженията могат да включват условия за навременно предоставяне на съответната информация, позволяваща всички движения на въздухоплавателни средства във въздушното пространство под тяхна отговорност да бъдат идентифицирани.
8.4	Б.2.8.4	А	Договарящите страни имат право по свое усмотрение да изберат доставчик на аеронавигационно обслужване, при условие че последният изпълнява изискванията и условията, посочени в стандартите и нормативните изисквания, свързани с управлението на

			въздушното движение, описани в настоящото приложение.
8.5	Б.2.8.5	Б	По отношение на функционалните блокове въздушно пространство, установени в съответствие с член 9а, които обхващат въздушно пространство, попадащо под отговорността на повече от една договаряща страна, съответните договарящи страни съвместно определят един или повече доставчици на аеронавигационно обслужване в съответствие с член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 550/2004, най-малко един месец преди въвеждането на блока въздушно пространство.
9	Б.2.9.1	А	Договарящите страни могат да определят доставчик на метеорологично обслужване, който на изключително основание да доставя всички или част от метеорологичните данни в цялото или в част от въздушното пространство, попадащо под тяхна отговорност, като се отчитат съображенията за безопасност.
9а.1	Б.2.9а.1	Б	Договарящите страни предприемат всички необходими мерки за осигуряване въвеждането на функционални блокове въздушно пространство с оглед постигане на изисквания капацитет и ефикасност на мрежата за управление на въздушното движение в рамките на Единното европейско небе, поддържане на високо ниво на безопасност и принос за цялостната ефективност на системата за въздушен транспорт, както и намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда. Договарящите страни си сътрудничат във възможно най-пълна степен, и по-специално договарящите страни, които установяват съседни функционални блокове въздушно пространство, за да се осигури спазване на тази разпоредба.
9а.2	Б.2.9а.2	Б	Функционалните блокове въздушно пространство, по-специално: а) се придружават от досие по безопасността; б) позволяват оптимално използване на въздушното пространство, като се отчитат потоците въздушно движение; в) осигуряват съгласуваност с европейската трасова мрежа, установена в съответствие с член 6 от Регламента за въздушното пространство; г) са обосновани от своята обща добавена стойност, включително оптимално използване на технически и човешки ресурси, на базата на анализ на разходите и ползите; д) осигуряват плавно и гъвкаво прехвърляне на

			отговорността за контрола на въздушното движение между органите за обслужване на въздушното движение; е) осигуряват съвместимост между различните конфигурации на въздушното пространство, като оптимизират, <i>inter alia</i> , сегашните райони за полетна информация; ж) са съобразени с условията, произтичащи от регионални споразумения, сключени в рамките на ИКАО; з) са съобразени с регионалните споразумения, които съществуват към датата на влизане в сила на Регламент (ЕО) № 550/2004; и и) подпомагат съгласуваността с целите, свързани с ефективността на дейността.
9a.3	Б.2.9a.3	Б	Функционален блок въздушно пространство се създава само по взаимно съгласие между всички договарящи страни и, при необходимост, трети държави, които имат отговорност за част от въздушното пространство, включено във функционалния блок въздушно пространство. Преди установяването на функционален блок въздушно пространство, заинтересованата договарящата(ите) страна(и) предоставя(т) на другите Договарящи страни и на други заинтересовани страни достатъчно информация и им предоставя(т) възможност да представят своите коментари.
9a.4	Б.2.9a.4	Б	Когато функционалният блок въздушно пространство обхваща въздушно пространство, за което изцяло или отчасти отговорност имат две или повече договарящи страни, споразумението за създаването на функционален блок въздушно пространство съдържа необходимите разпоредби, определящи начина за модифициране на блока, както и начина, по който всяка договаряща страна може да се оттегли от участие в блока, включително преходните разпоредби.
9a.5	Б.2.9a.5	Б	Когато възникнат трудности между две или повече договарящи страни по отношение на пресичаните от национални граници функционални блокове въздушно пространство във връзка с въздушното пространство, попадащо под отговорността на тези договарящи страни, засегнатите договарящи страни могат съвместно да отнесат въпроса към Комитета за единно небе и да поискат становище. Становището се адресира до засегнатите договарящи страни. Без да се засягат разпоредбите на стандарт Б.2.9a.3, договарящите страни вземат предвид това становище, за да намерят решение на спорните въпроси.
10.1	Б.2.10.1	А	Доставчиците на аеронавигационно обслужване могат да се възползват от обслужването,

			предоставяно от други доставчици на аеронавигационно обслужване, които са сертифицирани в договарящите страни.
10.2	Б.2.10.2	А	Доставчиците на аеронавигационно обслужване формализират своите работни взаимоотношения чрез писмени споразумения или чрез равностойни правни договорености, в които се посочват специфичните задължения и функции, приети от всеки доставчик и позволяващи обмен на оперативни данни между всички доставчици на аеронавигационно обслужване дотолкова, доколкото това засяга общия въздушен трафик. Тези мерки се съобщават на съответния национален орган или органи за надзор.
10.3	Б.2.10.3	А	В случаите, когато се касае за осигуряване на аеронавигационно обслужване, се изисква одобрението на заинтересованите договарящи страни. В случаите, когато се касае за осигуряване на метеорологично обслужване, се изисква одобрението на заинтересованите договарящи страни, ако те са определили доставчик на метеорологично обслужване на изключително основание в съответствие със стандарт Б.2.9.1.
11	Б.2.10.4	А	В контекста на общата транспортна политика договарящите страни предприемат необходимите стъпки, за да осигурят сключването или подновяването на писмени споразумения между компетентните граждански и военни органи или на равностойни правни договорености по отношение на управлението на конкретни блокове въздушно пространство.
12, параграф 1	Б.2.12.1	А	Доставчиците на аеронавигационно обслужване, независимо от техния режим на собственост или тяхната юридическата форма, изготвят, представят за одит и публикуват своите финансови отчети.
12, параграф 2	Б.2.12.2	А	Във всички случаи доставчиците на аеронавигационно обслужване публикуват годишен отчет и редовно са подлагани на независим одит.
12, параграф 3	Б.2.12.3	А	Когато предоставят пакет от услуги, доставчиците на аеронавигационно обслужване определят и оповестяват разходите и приходите от аеронавигационно обслужване, с разбивка в съответствие с приложимата схема за таксуване за аеронавигационно

			обслужване, а когато е подходящо водят консолидирани сметки за други услуги, които не са свързани с аеронавигационно обслужване, както би се изисквало, ако въпросните услуги се предоставяха от отделни предприятия.
12, параграф 4	Б.2.12.4	А	Договарящите страни определят компетентните органи, които имат право на достъп до сметките на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят обслужване в границите на въздушното пространство, попадащо под тяхна отговорност.
13.1	Б.2.13.1	Б	Доколкото това засяга общия въздушен трафик, съответните оперативни данни се обменят в реално време между всички доставчици на аеронавигационно обслужване, ползватели на въздушното пространство и летища, за да се улеснят техните оперативни нужди. Данните се използват само за оперативни цели.
13.2	Б.2.13.2	Б	Съответните органи, сертифицираните доставчици на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство и летищата имат достъп до оперативните данни на недискриминативна основа.
13.3	Б.2.13.3	Б	Сертифицираните доставчици на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство и летищата установяват стандартни условия за достъп до своите относими оперативни данни, различни от указанияте в параграф 1. Националните органи за надзор одобряват тези стандартни условия. При необходимост се създават подробни правила, свързани с тези условия, в съответствие с процедурата, описана в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент.
18.1—18.2	Б.2.18.1	А	Нито националните органи за надзор на договарящите страни, действайки в съответствие с националното си законодателство, нито Комисията оповестяват информация от поверителен характер и по-специално информация за доставчиците на аеронавигационно обслужване, техните стопански отношения или компонентите за формиране на разходите им. Горното не засяга правото за оповестяване на информация от националните органи за надзор на договарящите страни или от Комисията, когато това е от основно значение за изпълнение на техните задължения, като в тези случаи оповестяването на информация е пропорционално и е във връзка със законния интерес на доставчиците на аеронавигационно обслужване,

			ползвателите на въздушното пространство, летищата или други заинтересовани страни, за запазване на тяхната търговска тайна.
--	--	--	---

Б.3: Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г.

за организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе

(Регламент за въздушното пространство) последно изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Категория (раздел А или раздел Б от част Б от приложения е IV)	Стандарт
1	Б.3.1.1	А	Целта е подкрепа на концепцията за все по-интегрирано оперативно въздушно пространство в контекста на общата транспортна политика, както и установяване на общи процедури за проектиране, планиране и управление, осигурявайки ефикасно и безопасно изпълнение на управлението на въздушното движение. Използването на въздушното пространство подкрепя извършването на аеронавигационно обслужване по съгласуван и съвместим начин в съответствие с Регламент(ЕО) № 550/2004. Горното се прилага за въздушното пространство в региони EUR и AFI на ИКАО, където договарящите страни са отговорни за осигуряването на аеронавигационно обслужване в съответствие с Регламент(ЕО) № 550/2004 за осигуряване на обслужване. Договарящите страни могат също така да прилагат Регламент (ЕО) № 551/2004 за въздушно пространство под тяхна отговорност и в други региони на ИКАО при условие, че предупредят другите договарящи страни за това.
3.1	Б.3.3.1	Б	Договарящите страни имат за цел създаването и признаването от ИКАО на единен Европейски район за полетна информация в горното въздушно пространство (EUIR).
3.2	Б.3.3.2	Б	EUIR се проектира така, че да обхваща въздушното пространство, попадащо под отговорността на договарящите страни в съответствие с член 1, параграф 3 от Регламент

			(ЕО) № 551/2004, като може да включва също така и въздушно пространство на трети държави от Европа.
3.3	Б.3.3.3	Б	Създаването на EUIR не засяга отговорността на договарящите страни за определяне на доставчиците на аеронавигационно обслужване за въздушното пространство под тяхна отговорност, в съответствие със стандарт Б.2.8.1.
3.4	Б.3.3.4	Б	Договарящите страни запазват своите отговорности спрямо ИКАО в рамките на географските граници на районите за полетна информация в горното въздушно пространство и районите за полетна информация, предоставени им от ИКАО.
3а	Б.3.3а.1	А	Прилагат се разпоредбите за изпълнение относно електронната аеронавигационна информация, посочени в приложение IV към Евро-средиземноморското споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.
4	Б.3.4.1	А	Прилагат се Правила за прилагане относно правилата за полети и класификацията на въздушното пространство, посочени в приложение IV от Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.
6.1	Б.3.6.1	А	Мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) позволяват оптимално използване на въздушното пространство и осигуряват използване на предпочитаните от ползвателите на въздушното пространство траектории, като същевременно позволяват максимален достъп до въздушното пространство и аеронавигационното обслужване. Тези мрежови функции са насочени към подпомагане на инициативи на национално равнище и на равнището на функционални блокове въздушно пространство и се изпълняват по начин, който зачита разделянето на регулаторни и оперативни задачи.
6.2	Б.3.6.2	А	Функции, извършвани от управителния орган на мрежата за проектиране на трасета и управление на оскъдните ресурси, както и възможността за определяне, например на Евроконтрол, като управителен орган на мрежата.
6.3	Б.3.6.3	А	Комисията може да добави функции към списъка на функциите по стандарт Б.3.6.2 след

			надлежно консултиране със заинтересовани страни от отрасъла. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от Регламент (ЕО) № 551/2004 чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 5, параграф 4 от Рамковия регламент.
6.4	Б.3.6.4	А	Прилагат се подробни правила за прилагане на мерките по член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004, с изключение на мерките по член 6, параграфи 6—9 от Регламент (ЕО) № 551/2004, посочени в приложение IV от Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел. Тези правила за прилагане се отнасят по-специално до: а) координирането и хармонизирането на процеси и процедури с цел повишаване на ефикасността на управление на аеронавигационните честоти, включително разработването на принципи и критерии; б) централната функция за координация за ранното установяване и удовлетворяване на потребностите от честоти в лентите, определени за европейското общо въздушно движение, с цел подпомагане на проектирането и експлоатацията на европейската авиационна мрежа; в) допълнителни функции, свързани с мрежата, според определеното в генералния план за УВД; г) подробните правила за намиране на решения в сътрудничество между Договарящите страни, доставчиците на аеронавигационно обслужване и функцията по управление на мрежите; д) правилата за консултиране със съответните заинтересовани страни в процеса на вземане на решения, както на национално, така и на европейско равнище; и е) в рамките на радиоспектъра, определен за нуждите на общото въздушно движение от Международния съюз по телекомуникации, разпределяне на задачи и отговорности между функцията по управление на мрежата и органите за управление на национални честоти, като се гарантира, че функциите по управление на националните честоти продължават да

			изпълняват задачите за честоти, които не оказват влияние върху мрежата. За случаите, при които се оказва влияние върху мрежата, органите за управление на национални честоти сътрудничат на субектите, които носят отговорност за функцията по управление на мрежата, с цел оптимизиране на използването на честоти.
6.5	Б.3.6.5	А	Други аспекти на дизайна на въздушното пространство, различни от посочените в член 6, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 551/2004, се разглеждат на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство. Процесът отчита нарастването и сложността на трафика, националните планове за ефективност или планове за ефективност на функционални блокове въздушно пространство, и включва задълбочена консултация със съответните ползватели на въздушното пространство или съответните групи, представляващи ползватели на въздушното пространство и по целесъобразност военни власти.
6.6	Б.3.6.6	Б	Договарящите страни поверяват на Евроконтрол или на друг безпристрастен и компетентен орган управлението на потоците въздушно движение в зависимост от съответните договорености за надзор.
6.7	Б.3.6.7	А	Прилагат се разпоредбите за изпълнение относно управление на потоците въздушно движение, посочени в приложение IV от Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.
7.1	Б.3.7.1	А	Като отчитат организацията на военните аспекти под тяхна отговорност, договарящите страни осигуряват еднаквото прилагане на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, както е описано от ИКАО и разработена от Евроконтрол, в рамките на единното европейско небе, за да улеснят управлението на въздушното пространство и на въздушното движение в контекста на общата транспортна политика.
7.3	Б.3.7.2	А	Прилагат се разпоредбите за изпълнение относно гъвкаво използване на въздушното пространство, посочени в приложение IV от Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.

8.1	Б.3.8.1	А	В случаите, когато прилагането на член 7 от Регламент (ЕО) № 551/2004 създава значителни оперативни затруднения, договарящите страни могат временно да преустановят прилагането му при условие, че информират незабавно на Съвместния комитет.
8.2	Б.3.8.2	А	След въвеждането на временно спиране могат да бъдат разработени допълнения към правилата, приети по член 7, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 551/2004 за въздушното пространство под отговорност на засегнатите договарящи страни.

Б.4: Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (регламент за оперативната съвместимост)

изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Категория (раздел А или раздел Б от част Б от приложения е IV)	Стандарт
1 + приложение I	Б.4.1.1	А	В рамките на приложното поле на Рамковия регламент Регламент (ЕО) № 552/2004 е свързан със оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (ЕАТМН). Той се прилага към системите, техните съставни части и свързаните с тях процедури, както са посочени в приложение I към Регламент (ЕО) № 552/2004. Целта е да се постигне оперативна съвместимост между различните системи, съставните им части и свързаните с тях процедури на ЕАТМН, като се отчитат съответните международни правила, като целта е също така осигуряването на координирано и бързо въвеждане на нови, договорени и утвърдени концепции за работа или технологии в управлението на въздушното движение.
2 + Приложение II	Б.4.2.1	А	ЕАТМН, нейните системи, и техните съставни части и свързани процедури са в съответствие с основни изисквания. Основните изисквания са изложени в приложение II към Регламент (ЕО) № 552/2004.
3	Б.4.3.1	А	Прилагат се разпоредбите за изпълнение относно оперативната съвместимост, посочени в приложение IV от Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.. Системите, съставните им части и свързаните процедури изпълняват правилата за въвеждане

			на оперативна съвместимост по време на целия цикъл на експлоатация. Правилата за въвеждане на оперативна съвместимост по-специално: а) определят специфичните изисквания, които допълват или усъвършенстват основните изисквания, особено по отношение на безопасността и непрекъснатостта на работа; и/или б) описват при необходимост специфичните изисквания, които допълват или усъвършенстват основните изисквания, особено по отношение на координираното въвеждане на нови договорени и утвърдени концепции за работа или технологии; и/или в) определят съставните части при работа със системите; и/или г) описват специфичните процедури за оценка на оперативната съвместимост, които при необходимост включват упълномощени органи, както е посочено в член 8 от Регламент (ЕО) № 552/2004 на базата на модулите, дефинирани в Решение 93/465/ЕИО, които трябва да се използват за оценяване на съответствието или на годността за използване на съставните части, както и за проверка на системите; и/или д) определят условията за въвеждане включително, ако е необходимо, датата, до която се изисква те да бъдат изпълнени от всички заинтересовани страни. При подготовката, приемането и прегледа на правилата за въвеждане на оперативна съвместимост се отчитат очакваните разходи и ползи и техническите решения, чрез които може да се постигне такава оперативна съвместимост, с цел да се определи най-уместното решение, като същевременно се поддържа договорено високо равнище на безопасност. Оценката на разходите и ползите на тези решения за всички заинтересовани страни се прилага към проекта на всяко правило за въвеждане на оперативна съвместимост. Разпоредбите за въвеждане на оперативна съвместимост се установяват в съответствие с процедурата по член 8 от Рамковия регламент.
4, параграф 2		А	Съответствието с основните изисквания и/или правилата за въвеждане на оперативна съвместимост се приема за доказано за системи и свързаните с тях процедури, или за съставни части на тези системи, които съответстват на относимите спецификации на Общността и чиито референтни номера са публикувани в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i>.

5 Приложен ие III	Б.4.5.1	А	Съставните части се придружават от декларация на ЕО за съответствие или годност за използване. Елементите на тази декларация са дадени в приложение III към Регламент (ЕО) № 552/2004. Производителите или техните упълномощени представители, установени в договарящи страни, извършват и декларират чрез декларацията на ЕО за съответствие или годност за използване, че са приложили разпоредбите, залегнали в основните изисквания и в съответните правила за въвеждане на оперативна съвместимост. Съответствието с основните изисквания и със съответните правила за въвеждане на оперативна съвместимост се приема за постигнато по отношение на тези съставни части, които се придружават от декларация на ЕО за съответствие или годност за използване. При необходимост в съответните правила за въвеждане на оперативна съвместимост се посочват задачите, свързани с оценката на съответствие или годност за използване на съставните части, която трябва да бъде извършена от уведомените органи, посочени в член 8 от Регламент (ЕО) № 552/2004.
6 Приложен ие IV	Б.4.6.1	А	Системите са обект на проверка от ЕО, извършвана от доставчика на аеронавигационно обслужване, в съответствие с относимите правила за въвеждане на оперативна съвместимост, за да се осигури, че системите отговарят на основните изисквания от Регламент (ЕО) № 552/2004 и правилата за въвеждане на оперативна съвместимост при интегрирането им в европейската мрежа за управление на въздушното движение (EATMN) . Преди системата да бъде въведена в експлоатация, съответният доставчик на аеронавигационно обслужване съставя декларация на ЕО за проверка, потвърждаваща съответствието, и я представя на националния орган за надзор заедно с техническото досие. Елементите на тази декларация и на техническото досие са дадени в приложение IV от Регламент (ЕО) № 552/2004. Националният орган за надзор може да поиска допълнителна информация, необходима за проверката на това съответствие. При необходимост в съответните правила за въвеждане на оперативна съвместимост се посочват задачите, свързани с проверката на системите, която трябва да бъде извършена от

			уведомените органи, посочени в член 8 от Регламент (ЕО) № 552/2004. Декларацията на ЕО за проверка не засяга оценките, които националният орган за надзор може да реши да извърши на основание, различно от оперативната съвместимост.
6a	Б.4.6a.1	A	За целите на членове 5 и 6 от Регламент (ЕО) № 552/2004, сертификат, издаден в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, приложим за съставни части или системи, се счита за декларация на ЕО за съответствие или годност за използване или за декларация на ЕО за проверка, при условие, че той доказва съответствие с основните изисквания по Регламент (ЕО) № 552/2004, както и със съответните правила за въвеждане на оперативна съвместимост.
7.1	Б.4.7.1	A	Когато националният орган за надзор констатира, че: а) съставна част, придружавана от Декларация на ЕО за оперативна съвместимост или годност за използване, или б) система, придружавана от Декларация на ЕО за проверка отговаря на основните изисквания и/или съответните правила за въвеждане на оперативна съвместимост, той, като отчита необходимостта от осигуряване на безопасност и непрекъснатост на операциите, предприема всички мерки, необходими за ограничаване областта на приложение на тази съставна част или система, или за забрана на нейното използване от организациите, за които националният орган носи отговорност.
8.1	Б.4.8.1	A	Договарящите страни уведомяват съвместния комитет за органите, които те са определили да изпълняват задачите, свързани с оценката на съответствието или годността за използване, както е посочено в член 5 от Регламент (ЕО) № 552/2004, и/или свързани с проверката, както е посочено в член 6 от Регламент (ЕО) № 552/2004, като укажат областта на отговорност за всеки орган и неговия идентификационен номер, получен от Комисията.
8.2	Б.4.8.2	A	Договарящите страни прилагат критериите, предвидени в приложение V към Регламент (ЕО) № 552/2004, за оценка на органите, които следва да бъдат уведомени. За органите, които отговарят на посочените в съответните европейски стандарти критерии за оценка, се счита,

			че покриват споменатите критерии.
8.3 + Приложение V	Б.4.8.3	А	Договарящите страни оттеглят уведомлението за уведомен орган, който вече не отговаря на критериите от приложение V към Регламент (ЕО) № 552/2004. Той незабавно уведомява съвместния комитет за това.
8.4	Б.4.8.4	А	Без да се засягат изискванията по член 8, параграфи 1, 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 552/2004, договарящите страни могат да решат да определят организации, признати в съответствие с член 3 от Регламента за осигуряване на обслужване, като уведомени органи.

Б.5: Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО

изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Категория (раздел А или раздел Б от част Б от приложение IV)	Стандарт
3	Б.5.3.1	А	Определенията в член 3, букви га), д), е), ж), з), р), с) и т) от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009, се прилагат за стандартите и изискванията, свързани с управлението на въздушното движение, описани в настоящото приложение. Всички позовавания на държавите членки се тълкуват като позовавания на Договарящите страни.
8б, параграф 1	Б.5.8б.1	А	Предоставянето на УВД/АНО се извършва в съответствие с основните изисквания по приложение Vб към Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.
8б, параграф 2	Б.5.8б.2	А	От доставчиците на УВД/АНО се изисква да притежават сертификат в съответствие с Регламент (ЕС) № 1035/2011 г. и приложимото национално право. Сертификатът се издава, когато доставчикът е демонстрирал своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с изключителните права на доставчика. Предоставените изключителни права и обхватът на предоставените услуги се посочват в сертификата.
8б,	Б.5.8б.3	А	Чрез дерогация от стандарт Б.5.8б.2 договарящите страни могат да решат, че доставчиците на полетно информационно обслужване имат право да декларират своята способност и

параграф 3			средства за изпълнение на отговорностите, свързани с предоставяното обслужване.
8б, параграф 4	Б.5.8б.4	Б	Мерките, посочени в стандарт Б.5.8б.6, могат да определят изискване за сертифициране по отношение на организациите, участващи в проектирането, производството и техническото обслужване на системи и оборудване за УВД/АНО, които са определящи за безопасността. Сертификатът на тези организации се издава, когато те са демонстрирали своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с техните изключителни права. Предоставените изключителни права се посочват в сертификата.
8б, параграф 5	Б.5.8б.5	А	Мерките, посочени в стандарт Б.5.8б.6, могат да определят изискване за сертифициране — или, алтернативно — за утвърждаване от предоставящия УВД/АНО на системите и оборудването за УВД/АНО, които са определящи за безопасността. Сертификатът за тези системи и оборудване се издава, или утвърждаването се дава, когато заявителят е показал, че системите и оборудването отговарят на подробните спецификации, установени за гарантиране съответствието с основните изисквания по стандарт Б.5.8б.1.
8б, параграф 6	Б.5.8б.6	А	Прилагат се разпоредбите за изпълнение относно УВД/АНО, посочени в член 8б, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 и изброени в приложение IV от Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.
8в, параграф 1	Б.5.8в.1	А	Ръководителите на полети, както и лица и организации, участващи в обучението, изпитването, проверката или медицинското освидетелстване на ръководителите на полети, отговарят на съответните основни изисквания, установени в приложение Vб от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.
8в, параграф 2	Б.5.8в.2	А	От ръководителите на полети се изисква да притежават подходящ за предоставяното обслужване лиценз и медицинско свидетелство.
8в, параграф 3	Б.5.8в.3	А	Лицензът, посочен в стандарт Б.5.8в.2, се издава единствено ако кандидатът за лиценз демонстрира, че отговаря на правилата, установени с цел да се гарантира съответствие с основните изисквания за теоретична подготовка, практически умения, езикова

			компетентност и опит съгласно приложение Vб от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.
8в, параграф 4	Б.5.8в.4	А	Медицинското свидетелство, посочено в стандарт Б.5.8в.2, се издава единствено ако ръководителят на полети отговаря на правилата, установени с цел да се гарантира съответствие с основните изисквания за медицинска годност съгласно приложение Vб от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009. Медицинското свидетелство може да се издава от авиомедицински експерти или авиомедицински центрове.
8в, параграф 5	Б.5.8в.5	А	Предоставените на ръководителя на полети изключителни права и обхватът на лиценза и на медицинското свидетелство се посочват в дадения лиценз и сертификат.
8в, параграф 6	Б.5.8в.6	А	Способността на организациите за обучение на ръководители на полети, на авиомедицинските експерти и на авиомедицински центрове да изпълняват отговорностите, свързани с техните изключителни права относно издаването на лицензи и медицински свидетелства, се признава чрез издаването на сертификат.
8в, параграф 7	Б.5.8в.7	А	Издава се сертификат на организациите за обучение, на авиомедицинските експерти и на авиомедицинските центрове за ръководители на полети, които са демонстрирали, че отговарят на правилата, установени с цел да се гарантира спазването на съответните основни изисквания, установени в приложение Vб от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009. В сертификата се посочват изрично предоставените от него изключителни права.
8в, параграф 8	Б.5.8в.8	А	Лицата, отговарящи за предоставяне на практическо обучение или оценяване на уменията на ръководителите на полети, притежават сертификат. Сертификатът се издава, когато съответното лице е демонстрирало, че отговаря на правилата, установени с цел да се гарантира спазването на съответните основни изисквания, установени в приложение Vб от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009. В сертификата се посочват изрично предоставените от него изключителни права.
8в,	Б.5.8в.9	А	Летателните тренажори са в съответствие с основните изисквания по приложение Vб към

параграф 9			Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.
8в, параграф 10	Б.5.8в.10	А/Б ³	Прилагат се разпоредбите за изпълнение по член 10 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009, изброени в приложение IV от Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел.
Приложен ие Vб, параграф 1	В.5.Vб.1	А	а) Всички въздухоплавателни средства, с изключение на тези, които участват в дейности, посочени в член 1, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 216/2008, във всички етапи на полета, или намиращи се по работната площ на летище, се експлоатират в съответствие с общи принципни правила за експлоатация и всички приложими процедури, определени за използването на това въздушно пространство. б) Всички въздухоплавателни средства, с изключение на тези, които участват в дейности, посочени в член 1, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 216/2008, са снабдени с изискваните съставни части и се експлоатират по съответния начин. Съставните части, използвани в системата за УВД/АНО, също съответстват на изискванията по точка 3 от приложение Vб към Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.
Приложен ие Vб, параграф 2	В.5.Vб.2	А	Прилагат се основните изисквания в приложение Vб, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.
Приложен ие Vб, параграф 3	В.5.Vб.3	А	Прилагат се основните изисквания в приложение Vб, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.

³ Разпоредбите, които произхождат от стандартите и препоръчителните практики на ИКАО, се класифицират в категория А. Всички останали разпоредби се класифицират в категория Б.

Приложение Vб, параграф 4	Б.5. Vб.4	А/Б ⁴	Прилагат се основните изисквания в приложение Vб, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.
Приложение Vб, параграф 5	В.5.Vб.5	А	Прилагат се основните изисквания в приложение Vб, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.

⁴ Разпоредбите, които произхождат от стандартите и препоръчителните практики на ИКАО, се класифицират в категория А. Всички останали разпоредби се класифицират в категория Б.

ЧАСТ В: Околна среда

В.1: Директива 2002/30/ЕО

Регулиране на установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
3	В.1.3.1	Договарящите страни гарантират, че съществуват компетентни органи, отговарящи за въпроси, свързани с въвеждането на експлоатационни ограничения на летищата.
4	В.1.4.1	Договарящите страни прилагат балансиран подход, когато третират проблеми, свързани с шума в летища, разположени на тяхната територия. Те могат също да предвидят икономически стимули като мярка за управление на шума.
	В.1.4.2	Когато предвиждат въвеждането на експлоатационни ограничения, компетентните власти вземат предвид разходите и предимствата, които е възможно да възникнат в резултат на прилагането на различните мерки, както и специфичните характеристики на всяко летище.
	В.1.4.3	Предприетите мерките или комбинации от мерки не са по-ограничаващи от необходимото за постигането на определената цел за защита на околната среда за даденото летище. Те са недискриминационни по отношение на националната принадлежност или идентичността на въздушния превозвач или на производителя на въздухоплавателни средства.
	В.1.4.4	Експлоатационните ограничения, базиращи се на технически характеристики, се основават на шумовите характеристики на въздухоплавателното средство, определени чрез процедурата за сертифициране, проведена съгласно том 1 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
5 + приложение II, параграфи 1—3	B.1.5.1	Когато се разглежда проект за решение, свързано с експлоатационни ограничения, се взема предвид информацията, посочена в приложение II, параграфи 1—3 от Директива 2002/30/ЕО, доколкото е целесъобразно и възможно за въпросните експлоатационни ограничения и за характеристиките на летището.
7	B.1.7.1	Разпоредбите за оценка на експлоатационни ограничения не се прилагат за: а) експлоатационните ограничения, които са вече установени към датата на прилагане на настоящия стандарт, като са приети с решение на Съвместния комитет, както е посочено в параграф 5 от приложение II към Евро-средиземноморското споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и Израел; б) внесени в експлоатационните ограничения незначителни частични технически изменения, които нямат никакво значимо отражение върху разходите за въздухоплавателните оператори на дадено летище, и които са били въведени след датата, от която се прилага настоящият стандарт, както е посочено по-горе.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
9	V.1.9.1	В някои случаи договарящите страни могат да разрешат на летища, разположени на тяхна територия, особената експлоатация на недостатъчно съобразени въздухоплавателни средства, която не би могла да бъде допусната на базата на другите разпоредби на Директива 2002/30/ЕО в следните случаи: а) за въздухоплавателни средства, чиято експлоатация придобива толкова изключителен характер, че не е разумно да не се предостави временно освобождаване; б) за въздухоплавателни средства, извършващи нетърговски полети за целите на поправка, ремонт или поддръжка.
10	V.1.10.1	Договарящите страни гарантират, че за експлоатационните ограничения са установени процедури за консултация със заинтересованите лица, в съответствие с приложимото национално право.
11	V.1.11.1	Дадена Договаряща страна незабавно информира другата Договаряща страна за всяко ново експлоатационно ограничение, за което е взела решение да бъде въведено на летище, намиращо се на нейна територия.
12	V.1.12.1	Договарящите страни гарантират правото на обжалване срещу решения по отношение на оперативните ограничения пред апелативна инстанция, различна от органа, приел обжалваното решение, в съответствие с националното законодателство и процедури.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
приложение II, параграфы 1—3		Информация, посочена в стандарт В.1.5.1.

В.2: Директива 2006/93/ЕО

Регулиране на експлоатацията на самолети, предмет на част II, глава 3, том 1 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, второ издание (1988 г.)

Член	Стандарт №	Стандарт
1	В.2.1.1	Приложимост: а) Самолети с максимална излетна маса от 34 000 kg или повече; или б) самолети със сертифициран максимален капацитет, позволяващ повече от 19 пътнически кресла.
2	В.2.2.2	Гражданските дозвукови реактивни самолети съответстват на стандартите, посочени в част II, глава 3, том 1 от приложение 16 към Конвенцията
3	В.2.3.1	Освобождаване от изискването за експлоатиране на граждански дозвукови реактивни самолети в съответствие с стандартите, посочени в част II, глава 3, том 1 от приложение 16 към Конвенцията може да бъде предоставено в следните случаи: а) за самолети от исторически интерес; б) за временно използване на самолети, чиято експлоатация е от такова изключително значение, че е неразумно да се откаже предоставянето на временно изключение; и в) за временно използване на самолети, извършващи нетърговски полети за целите на подмяна, ремонт или техническо обслужване.
3	В.2.3.2	Дадена Договаряща страна уведомява компетентните органи на другите Договарящи страни относно освобождаването, дадено в случай, свързан с исторически интерес. Всяка договаряща страна признава освобождаванията, предоставени от друга Договаряща страна по отношение на самолети, които са вписани в регистрите на последната.

Член	Стандарт №	Стандарт
5	B.2.5.1	Договарящите страни определят съответни мерки за правоприлагане по отношение на нарушения на националните разпоредби, приети съгласно Директива 2006/93/ЕО и вземат всички необходими мерки, за да се гарантира, че тези мерки се прилагат. Предвидените мерки трябва да са ефективни, пропорционални и възпиращи.

ЧАСТ Г: Отговорност на въздушните превозвачи

**Г.1: Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия
изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002.**

Член	Стандарт №	Стандарт
Член 2, параграф 1, букви а) и в)—ж)	Г.1.2.1	Определенията в член 2 се прилагат към нормативните изисквания и стандарти, отнасящи се до отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия, описани в настоящото приложение.
3	Г.1.3.1	Прилагане от Договарящите страни на Конвенцията от Монреал от 1999 г., включително за вътрешни полети.
5	Г.1.5.1	Договарящите страни гарантират, че въздушните превозвачи извършват авансови плащания на физическите лица, имащи право на обезщетение, каквито може да се изискват за посрещане на непосредствените икономически нужди, пропорционално на понесената вреда
6	Г.1.6.1	Договарящите страни гарантират, че всички въздушни превозвачи предоставят на пътниците във всички пунктове на продажба резюме на основните разпоредби, уреждащи отговорността по отношение на пътниците и техния багаж.

ЧАСТ Д Права на потребителите

Д.1: Директива 90/314/ЕИО

относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
1	Д.1.1.1	Сближаване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на договарящите страни по отношение на туристическите пакети, продавани или предлагани на територията на договарящите страни.
2	Д.1.2.1	Определенията в член 2 от Директива 90/314/ЕИО се прилагат по отношение на стандартите и изискванията, свързани с пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки, посочени в настоящото приложение, където е приложимо и където е уместно. За целите на настоящото приложение се прилага следното определение на „пакет“: „пакет“ означава предварително договорената комбинация от не по-малко от два от следните елементи, когато се продава или предлага за продажба на цена, която включва всички разходи: а) транспорт; б) нощувка; в) други несвързани с транспорта и нощувката туристически услуги, които представляват значителна част от пакета. Отделното фактуриране на различните елементи от същия туристически пакет не

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		освобождава организатора или продавача на дребно от задълженията им по настоящото приложение;
3	Д.1.3.1	Организаторът и продавачът на дребно са длъжни да предоставят пълна и точна информация. Ако на потребителя бъде предоставена брошура, в нея трябва да са посочени четливо, ясно и точно както цената, така и подходящата информация, отнасяща се до следните елементи: а) местоназначението, средствата, характеристиките и категориите на използвания транспорт; б) начина на настаняване, неговото местонахождение, категорията или степента на удобство и основните му характеристики, неговото одобрение и туристическа класификация; в) предвидените хранения; г) маршрута; д) общата информация за паспортните и визовите изисквания и медицинските формалности, необходими за пътуването и престоя; е) паричната сума или процента от цената, който трябва да бъде преведен по сметка, и срока за изплащане на остатъка; ж) дали се изисква минимален брой лица за осъществяване на туристическия пакет и ако това е така, срока за уведомяване на потребителя в случай на анулиране. Предоставените данни са обвързващи, освен ако не е изпълнено следното: — промените в тези данни са били ясно съобщени на потребителя преди сключването на

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		договора, като в такъв случай брошурата съдържа изрично изявление в този смисъл, — промените са внесени по-късно вследствие на споразумение между страните по договора.
4, параграфи 1 и 2	Д.1.4.1	Организаторът и/или продавачът на дребно предоставят на потребителя, в писмена или друга подходяща форма, преди сключването на договора обща информация за приложимите паспортни и визови изисквания, и по-специално за сроковете за получаването им, както и информация за медицинските формалности, необходими за пътуването или престоя; Организаторът и/или продавачът на дребно предоставят също така на потребителя, в писмена или друга подходяща форма, своевременно преди началото на пътуването следната информация: i) разписанията и местата на междинните спирки и транспортните връзки, както и данни за мястото, което заема пътникът, например кабина или каюта на кораб, спален вагон във влак; ii) името, адреса и телефонния номер на местния представител на организатора и/или продавача на дребно или, при липса на такъв, на местните агенции, чието съдействие потребителят може да потърси при затруднение; Когато не съществуват представители или агенции, на потребителя във всеки случай се предоставя телефонен номер за спешни случаи или каквато и да е друга информация, която ще му позволи да се свърже с организатора и/или продавача на дребно; iii) в случая на пътувания и/или престои в чужбина на малолетни лица, информация, която позволява да се установи пряка връзка с детето или с отговорното лице по местонахождението на детето;

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		В зависимост от конкретния туристически пакет, договорът съдържа поне елементите, изброени по-долу дотолкова, доколкото се отнасят до конкретния пакет; а) местоназначението(ята) на пътуването, а когато са предвидени периоди на престой, съответните периоди и техните дати; б) средствата, характеристиките и категориите транспорт, който ще бъде използван, датите, часът и мястото на тръгване и на връщане; в) когато туристическият пакет включва настаняване, неговото местонахождение, туристическата му категория или степен на удобство, основните му характеристики, съответствието му с правилата на съответната приемаща държава и предвидените хранения; г) дали се изисква минимален брой лица за осъществяване на туристическия пакет и ако това е така, срока за уведомяване на потребителя в случай на анулиране; д) маршрута; е) посещенията, екскурзиите или други туристически услуги, които са включени в общата цена, договорена за туристическия пакет; ж) името и адреса на организатора, на продавача на дребно и при необходимост на застрахователя; з) цената на туристическия пакет, посочване на възможността за промяна на цената съгласно стандарт Д.1.4.2 и посочване на евентуалните дължими суми, данъци или такси във връзка с определени услуги (такси за кацане, такси за качване или дебаркиране в пристанища и летища,

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		туристически такси), когато тези разходи не са включени в туристическия пакет; и) графика на плащане и начина на плащане; й) специалните изисквания, за които потребителят е уведомил организатора или продавача на дребно, когато е направил резервацията, и които и двамата са приели; к) сроковете, които потребителят трябва да спазва при извършване на евентуална рекламация относно неизпълнението или неточното изпълнение на договора. Всички условия на договора са посочени в писмена или друга форма, разбираема и достъпна за потребителя, като те трябва да му бъдат съобщени преди сключването на договора; на потребителя се дава и копие от тези условия.
4, параграф 4	Д.1.4.2	Цените, установени в договора, не подлежат на промяна, освен ако договорът изрично предвижда възможност за увеличение или намаление и посочва как точно се изчислява новата цена, единствено за да се вземат предвид отклоненията в: — транспортните разходи, включително цената на горивото, — дължимите суми, данъците или таксите, дължими за определени услуги като например такси за кацане или такси за качване или дебаркиране в пристанища и летища, — валутните курсове, приложими към конкретния туристически пакет, — разходите за настаняване в хотел.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		През даден период от време, който се определя в съответното законодателство на договарящата страна, преди предвидената дата на тръгване цената, посочена в договора, не може да бъде увеличавана при условие, че потребителят е платил пълната цена на пакета.
4, параграф 5	Д.1.4.3	В случай на промяна на съществено условие договора преди тръгване, потребителят има право: — или да се откаже от договора без санкция, — или да приеме допълнителна клауза към договора, в която се уточняват внесените промени и тяхното отражение върху цената.
4, параграф 6	Д.1.4.4	В случай на анулиране на пакета преди уговорената дата на тръгване по причини, които не са по вина на потребителя, потребителят има право: а) да вземе заместващ туристически пакет с равностойно или по-високо качество, когато организаторът и/или продавачът на дребно може да му предложи такъв заместващ пакет. Ако предлаганият заместващ туристически пакет е с по-ниско качество, организаторът възстановява разликата в цената на потребителя; б) или да получи обратно, колкото е възможно по-бързо, всички суми, които е изплатил по договора. В такъв случай той има право, ако е уместно, да бъде обезщетен за неизпълнението на договора било от организатора, било от продавача на дребно според изискванията на правото на съответната договаряща страна, освен когато:

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		i) анулирането е извършено на основание на факта, че броят на лицата, записали се за туристическия пакет, е по-малък от минималния изискван брой и потребителят е информиран за анулирането писмено, в рамките на срока, посочен в описанието на туристическия пакет или ii) анулирането, с изключение на свръх-резервации, се дължи на форсмажорни обстоятелства, т.е на необичайни и непредвидими обстоятелства извън контрола на страната, която се позовава на тях, чиито последици не биха могли да бъдат избегнати, дори и ако е положила всички усилия.
4, параграф 7	Д.1.4.5	Когато след тръгването значителна част от договорените услуги не са предоставени или организаторът установи, че няма да бъде в състояние да предостави значителна част от услугите, които трябва да бъдат предоставени, потребителят има право: на подходящи алтернативни договорености, без допълнителни разходи за потребителя, за продължаването на туристическия пакет и при необходимост — за обезщетяването на потребителя със сумата, съответстваща на разликата между предложените услуги и тези, които са предоставени. Ако не е възможно да бъдат направени такива договорености или ако те не са приети от потребителя по основателни причини, организаторът предоставя при необходимост на потребителя, без допълнителни разходи, равностоен обратен превоз до мястото на тръгване или до друго място на връщане, с което потребителят се е съгласил и при необходимост обезщетява потребителя.
5, параграф 1	Д.1.5.1	Договарящите страни предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че организаторът и/или продавачът на дребно, страна по договора, носят отговорност към потребителя за точното изпълнение на задълженията, произтичащи от договора, независимо от това дали тези задължения трябва да бъдат изпълнени от този организатор и/или продавач на дребно или от други доставчици

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		на услуги, без това да засяга правото на организатора и/или продавача на дребно да упражни правата си срещу другите доставчици на услуги.
5, параграфи 2—4	Д.1.5.2	Потребителят има право на обезщетение в случай на неизпълнение или неточно изпълнение на договора, освен ако не са налице някои условия, подробно описани в Директива 90/314/ЕИО. Организаторът и/или продавачът на дребно, страна по договора, е длъжен да окаже своевременно съдействие на потребителя в затруднение, дори ако организаторът или продавачът на дребно не е отговорен за липси поради това, че такива липси се приписват на трето лице, което не е свързано с предоставянето на договорените услуги, и са непредвидими или неизбежни, или поради факта, че такива липси се дължат на форсмажорни обстоятелства така, както са определени в стандарт Д.1.4.4, или на събитие, което организаторът и/или продавачът на дребно или доставчикът на услугите, дори и ако положи всички усилия, не би могъл да предвиди или да предотврати.
6	Д.1.6.1	В случай на рекламации, организаторът и/или продавачът на дребно са задължени да положат незабавни усилия за намиране на подходящо решение.

Д.3: Регламент (ЕО) № 261/2004

относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда

и отмяна или голямо закъснение на полети

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
1	Д.3.1.1	Признаване на на минимални права за пътниците, когато: а) им е отказан достъп на борда против тяхната воля; б) техният полет е отменен; в) техният полет е закъснял.
2	Д.3.2.1	Определенията в член 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилагат по отношение на стандартите и изискванията, отнасящи се до установяването на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, посочена в настоящото приложение, когато е приложимо и уместно.
3, параграфи 2 и 3	Д.3.3.1	Нормативните изисквания и стандарти се прилагат, при условие че пътниците: а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, освен в случая с отмяната, посочен в член 5 от Регламент (ЕО) № 261/2004, се представят на гишето за регистрация, — като е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, туроператора или упълномощен пътнически агент, или, ако не е посочен час, — не по-късно от даден период от време преди обявения час на излитане, който се определя в

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		съответното законодателство на Договарящата страна; или б) са прехвърлени от въздушния превозвач или туроператор от полета, за който са имали резервация, на друг полет, независимо от причината. Нормативните стандарти и изисквания не се прилагат за пътници, пътуващи безплатно или на намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти. Въпреки това, те се прилагат за пътници с билети, издадени в рамките на програма за формиране на редовни клиенти или на друга търговска програма, от въздушен превозвач или туроператор.
4, параграф 1	Д.3.4.1	Когато опериращ въздушен превозвач по разумни причини очаква да откаже достъп на борда, той първо следва да апелира към доброволци да се откажат от техните резервации, в замяна на определени облаги според условия, съгласувани между съответния пътник и опериращия въздушен превозвач. На доброволците се предоставя необходимата помощ по член 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Тази помощ е в допълнение към облагите, упоменати в настоящия стандарт.
4, параграф 2	Д.3.4.2	Ако се явят недостатъчен брой доброволци, за да могат останалите пътници с резервации да се качат на борда, тогава опериращият въздушен превозвач може да откаже достъп на борда на пътници против тяхната воля.
4, параграф 3	Д.3.4.3	Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги компенсира и ги подпомага (на пътниците се предлага избор между възстановяване на стойността на билета, заедно с — когато е уместно — обратен полет; или премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места; храна и напитки; две

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		телефонни повиквания, факс/електронна поща; настаняване в хотел, когато е необходимо, както и превоз между летището и мястото на настаняване) в съответствие с относимото законодателство на Договарящата страна.
5, параграф 1	Д.3.5.1	При отмяна на полет съответните пътници: а) получават помощ от оперирания въздушен превозвач (i) избор между възстановяване на стойността на билета, заедно с — когато е уместно — обратен полет или премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност или премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места; и ii) при премаршрутиране — храна и напитки и две телефонни повиквания, факс/електронна поща, както и настаняване в хотел, когато е необходимо, и превоз между летището и мястото на настаняване) и б) имат право на обезщетение от оперирания въздушен превозвач, освен ако те са информирани за отмяната много преди часа на излитане по разписание (даден период от време, който се определя в съответното законодателство на Договарящите страни) или са уведомени на по-късен етап и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат и да достигнат до крайното си местоназначение в рамките на даден период от време (близък до оповестеното време на заминаване и пристигане), който се определя в съответното законодателство на Договарящата страна.
5, параграф 2	Д.3.5.2	Когато пътниците са информирани за отмяната, се дава обяснение относно възможния алтернативен транспорт.
5, параграф 3	Д.3.5.3	Оперираният въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори ако са били взети всички необходими мерки.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
5, параграф 4	Д.3.5.4	Тежестта на доказване във връзка с въпроса дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета, лежи върху опериращия въздушен превозвач.
6	Д.3.6.1	Когато опериращ въздушен превозвач очаква по разумни причини даден полет да закъснее повече от времето за излитане по разписание за два или повече часа, на пътниците се предлага помощ от опериращия въздушен превозвач (храна и напитки и две телефонни повиквания, факс/електронна поща); Когато закъснението е минимум пет часа, пътникът има избор на изчакване на първоначалния полет или възстановяване на стойността на билета и, когато това е от значение, обратен полет, и допълнителна помощ за настаняване в хотел, когато се изисква престой с преспиване от една или повече нощи, както и превоз между летището и мястото на настаняване.
7	Д.3.7.1	Когато трябва да бъде предоставено обезщетение, пътниците получават обезщетение, възлизащо на: а) 1250 NIS или 250 EUR за всички полети до 2000 километра включително; б) 2000 NIS или 400 EUR за всички полети между 2000 и 4500 километра; в) 3000 NIS или 600 EUR за всички полети, различни от полети по букви а) или б). При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет с време на пристигане, което не надвишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет с даден кратък период от време, който следва да бъде определен в съответното

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		законодателство на Договарящата страна, опериращият въздушен превозвач може да намали обезщетението с 50%. Обезщетението се изплаща в брой, чрез електронен банков превод или банкови чекове или, с подписано съгласие на пътника, в пътнически ваучери и/или други услуги.
8, параграф 3	Д.3.8.1	Когато, в случай на обслужване на град, агломерация или регион, обслужван от няколко летища, опериращи въздушен превозвач предлага на пътник полет до летище, което е алтернативно на това, за което е направена резервацията, опериращият въздушен превозвач поема разходите за прехвърлянето на пътника от това алтернативно летище до летището, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с пътника.
10, параграф 1	Д.3.10.1	Ако опериращ въздушен превозвач настани пътник на място в салон с по-висока класа от тази, за която е купен билетът, той не може да изисква допълнително заплащане.
10, параграф 2	Д.3.10.2	Ако опериращ въздушен превозвач настани пътник на място в салон с по-ниска класа от тази, за която е купен билетът, той извършва възстановяване в съответствие с относимото законодателство на Договарящата страна.
11, параграф 1	Д.3.11.1	Оперираният въздушен превозвач дава приоритет на превозването на пътници с намалена подвижност и всички придружаващи ги лица и сертифицирани кучета придружители, както и на деца без придружител.
11, параграф 2, 9, параграф 3	Д.3.11.2	При отказан достъп на борда, отмяна или закъснение лицата с намалена подвижност и всички придружаващи ги лица, както и децата без придружител, имат правото на грижа при първа възможност. При предоставяне на грижа опериращият въздушен превозвач обръща специално

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		внимание на нуждите на лицата с намалена подвижност и придружаващите ги лица, както и на нуждите на деца без придружители.
12	Д.3.12.1	Стандартите по Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилагат без да се засяга правото на пътника на допълнително обезщетение. Обезщетението, предоставено по Регламент (ЕО) № 261/2004, може да се приспадне от такова обезщетение. Без да се засягат относимите принципи и разпоредби на националното законодателство, горното не се прилага за пътници, които доброволно са се отказали от резервация по член 4, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004.
13	Д.3.13.1	В случаите, когато опериращ въздушен превозвач изплаща обезщетение или изпълнява други свои задължения по Регламент (ЕО) № 261/2004, нито една разпоредба от посочения регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, Регламент (ЕО) № 261/2004 по никакъв начин не ограничава правото на опериращия въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което опериращият въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от посочения регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото опериращ въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от опериращия въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство.
14, параграф 1	Д.3.14.1	Опериращият въздушен превозвач гарантира, че на гишето за регистрация на на ясно видимо място за пътниците е поставено ясно четливо съобщение, съдържащо следния текст (или текст с подобно съдържание): „Ако Ви е отказан достъп на борда или ако Вашият полет се отмени или закъснее най-малко с два часа, помолете на гишето за регистрация или на изхода за качване на борда да Ви

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		предоставят текста, определящ Вашите права, особено по отношение на обезщетение и помощ“.
14, параграф 2	Д.3.14.2	Опериращ въздушен превозвач, отказващ достъп на борда или отменящ полет, предоставя на всеки засегнат пътник писмено съобщение с формулирани правила за обезщетение и помощ в съответствие с Регламент (ЕО) № 261/2004. Той също така предоставя на всеки пътник, засегнат от значително закъснение, равностойно съобщение.
15	Д.3.15.1	Задълженията по отношение на пътниците съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 не могат да бъдат ограничавани или отменяни, по-специално чрез дерогация или рестриктивна клауза в договора за превоз. Ако, въпреки това, подобна дерогация или подобна рестриктивна клауза са приложени спрямо даден пътник, или ако пътникът не е правилно информиран за своите права и по тази причина е приел обезщетение, което е по-ниско от предвиденото в Регламент (ЕО) № 261/2004, пътникът има право да се обърне към компетентен съд, за да получи допълнително обезщетение.
16	Д.3.16.1	Договарящите страни гарантират правоприлагането на тези нормативни изисквания и стандарти, които произтичат от Регламент (ЕО) № 261/2004. Мерките за правоприлагане, които могат да включват мерки за правоприлагане, основаващи се на съдебните решения в областта на гражданското право, трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

Д.4: Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г.

относно правата на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност при пътувания с въздушен транспорт

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
1, параграф 1	Д.4.1.1	Създаване на правила за защитата и оказването на помощ на хората с увреждания и лицата с намалена подвижност, пътуващи с въздушен транспорт, с цел както да ги защитава срещу дискриминация, така и да гарантира, че същите получават помощ.
2	Д.4.2.1	Определенията в член 2 от Регламент (ЕО) № 1107/2006 се прилагат по отношение на стандартите и изискванията относно правата на хората с увреждания и на лицата с намалена подвижност при пътувания с въздушен транспорт, посочени в настоящото приложение, където е приложимо и уместно.
3	Д.4.3.1	Въздушен превозвач или негов представител или туроператор не могат да отказват на основание увреждане, да приемат резервация за полет или да качат лице с увреждане или лице с намалена подвижност в превозното средство, при положение че въпросното лице разполага с валиден билет и резервация.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
4, параграф 1	Д.4.4.1	Въздушен превозвач или негов представител или туроператор могат да откажат, на основание увреждане, да приемат резервация или да качат лице с увреждане или лице с намалена подвижност: а) с цел спазване на приложимите изисквания за безопасност, установени от международното, или националното законодателство, или с цел спазване на изискванията за безопасност, установени от органа, издал свидетелството за авиационен оператор на съответния въздушен превозвач; б) ако размерът на въздухоплавателното средство или на неговите врати правят невъзможно качването или превоза на такова лице с увреждане или лице с намалена подвижност. В случай на отказ за приемане на резервация на основанието, упоменато в буква а) или б), въздушният превозвач, неговият представител или туроператорът полагат разумни усилия да предложат приемлив алтернативен вариант на въпросното лице. На лице с увреждане или лице с намалена подвижност, на което е било отказано качване на основание неговото или нейното увреждане или намалена подвижност, както и на всяко лице, придружаващо такова лице, се предлага правото на възмездяване или пренасочване съгласно член 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Правото на избор на вариант за обратен полет или пренасочване на маршрута е в зависимост от спазването на всички изисквания за безопасност.
4, параграф 2	Д.4.4.2	С цел спазване на приложимите изисквания за безопасност, установени от международното или националното законодателство, или за да бъдат спазени изискванията за безопасност, установени от органа, издал свидетелството за авиационен оператор на съответния въздушен превозвач, даден въздушен превозвач или негов представител или туроператор може да поиска лицето с увреждане или лицето с намалена подвижност да се придружава от друго лице, което да е в състояние да обезпечи изискваната от това лице помощ.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
4, параграф 3	Д.4.4.3	Задължение на превозвачи, или на техни представители, да предоставят на пътниците с увреждания информация относно правилата за безопасност, които те прилагат спрямо превоза на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, както и относно всички ограничения за тяхното превозване или относно превозването на оборудването, служещо за подвижност на такива лица, дължащи се на размера на въздухоплавателното средство. Всеки туроператор изготвя такива правила за безопасност и ограничения, важащи за полетите, включени в пакетно пътуване, пакетни почивки и пакетни екскурзии, организирани, продавани или предлагани за продажба от същия.
4, параграф 4	Д.4.4.4	В случаите, в които даден въздушен превозвач или негов представител или туроператор използва дерогация по стандарти Д.4.4.1 и Д.4.4.2, същият незабавно информира лицето с увреждане или лицето с намалена подвижност относно мотивите за такава дерогация. При поискване всеки въздушен превозвач, негов представител или туроператор писмено съобщава тези мотиви на лицето с увреждане или лицето с намалена подвижност в рамките на даден възможно най-кратък срок от получаването на искането, който се определя в съответното законодателство на договарящата страна, с отчитане на интересите на лицата с намалена подвижност.
5, параграфи 1 и 2	Д.4.5.1	Управителният орган на всяко летище, предвид местните условия, обозначава точките на пристигане и заминаване в пределите на летището или в дадена точка, намираща се под прекия контрол на управителния орган, както вътре, така и извън сградите на терминала, в която хората с увреждания или лицата с намалена подвижност могат лесно да обявят своето пристигане на летището и да поискат помощ. Точките на пристигане и заминаване се обозначават ясно и предлагат в достъпна форма основна информация за летището.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
6, параграф 1	Д.4.6.1	Въздушните превозвачи, техните представители и туроператорите вземат всички мерки, необходими за приемането на уведомленията за необходимост от помощ, подадени от хора с увреждания или лица с намалена подвижност по всички свои пунктове за продажба на територията на договарящите страни, в които Договорът се прилага, включително на продажби по телефона и чрез Интернет.
6, параграфи 2 и 3	Д.4.6.2	Когато въздушен превозвач или негов представител или туроператор получи предварително уведомление за нужда от помощ, той предава съответната информация преди оповестеното време на излитане за съответния полет: а) на управителните органи летищата на излитане, кацане и транзит, и б) на опериращия въздушен превозвач, ако при този превозвач не е направена резервация, освен ако самоличността на опериращия въздушен превозвач не е известна по времето, когато е получено уведомлението, като в този случай информацията се предава във възможно най-кратък срок. Точните определения и спецификации за „предварително уведомяване“ се определят в относимите разпоредби и процедури на договарящите страни.
6, параграф 4 + приложение I		Възможно най-бързо след излитането опериращият въздушен превозвач информира управителния орган на летището, което е краен пункт на пристигане, ако същото се намира на територията на договаряща страна, относно броя на хората с увреждания и лицата с намалена подвижност, летящи с този полет и нуждаещи се от помощ, определена в приложение I към Регламент (ЕО) № 1107/2006, както и относно естеството на тази помощ.
7, параграф 1	Д.4.7.1	В случаите, в които лице с увреждания или лице с намалена подвижност пристигне на летище с цел пътуване по въздух, управителният орган на летището е отговорен за осигуряване обезпечаването на помощ, определена в приложение I към Регламент (ЕО) № 1107/2006, по такъв начин, че лицето да е в състояние да лети с полета, за който има резервация, при условие че уведомяването за специфичните нужди от помощ на това лице е извършено чрез предварително уведомление до съответния въздушен превозвач, негов представител или туроператор. Това уведомление обхваща

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		също и обратния полет, ако отправният полет и обратният полет са договорени с един и същ въздушен превозвач. Точните определения и спецификации за „предварително уведомление“ се определят в относимите разпоредби и процедури на договарящите страни.
7, параграф 2	Д.4.7.2	В случаите, в които съществува необходимост от сертифицирано куче придружител, такова куче се настанява, при условие че до въздушния превозвач, неговия представител или туроператор е подадено уведомление в съответствие с приложимите национални разпоредби, които уреждат превоза на кучета придружители на борда на въздухоплавателни средства, в случай че такива разпоредби съществуват.
7, параграф 3	Д.4.7.3	Ако не е подадено уведомление в съответствие с относимите национални разпоредби, управителният орган полага всички възможни разумни усилия за оказване на помощ по такъв начин, че съответното лице да е в състояние да излети с полета, за който има резервация.
7, параграф 4	Д.4.7.4	Разпоредбите на стандарт Д.4.7.1 се прилагат, при условие че: а) лицето се представи лично и навреме на летището за регистриране б) лицето пристигне навреме в точка в пределите на летището, определена съгласно стандарт Д.4.5.1. Точните определения и спецификации за „навреме“ се определят в относимите разпоредби и процедури на договарящите страни.
7, параграф 5	Д.4.7.5	В случаите, в които лице с увреждания или лице с намалена подвижност преминава транзитно през летище на договаряща страна, или се прехвърля от въздушен превозвач или туроператор от полета, за който това лице има резервация, на друг полет, управителният орган поема отговорността за осигуряване на помощта, посочена в приложение I към Регламент (ЕО) № 1107/2006, по такъв начин, че съответното лице да е в състояние да излети с полета, за който има резервация.
7, параграфи 6 и	Д.4.7.6	След пристигане по въздух на лице с увреждания или лице с намалена подвижност на летище на

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
7		договаряща страна, управителният орган поема отговорността за осигуряване на помощта, посочена в приложение I към Регламент (ЕО) № 1107/2006, по такъв начин, че съответното лице да е в състояние да стигне до своята точка на заминаване от летището, упомената в стандарт Д.4.5.1. Доколкото е възможно, осигурената помощ е съобразена със специфичните нужди на отделния пътник.
8	Д.4.8.1	Управителният орган на дадено летище отговаря за осигуряване на помощта, посочена в приложение I към Регламент (ЕО) № 1107/2006 без допълнително заплащане от страна на хората с увреждания или лицата с намалена подвижност. Управителният орган може сам да осигури такава помощ. Друг възможен вариант е управителният орган да се договори с една или повече трети страни за оказването на тази помощ, като запазва своята отговорност и, при всички случаи, при спазване на стандартите за качество, упоменати в стандарт Д.4.9.1. В сътрудничество с ползвателите на летището, чрез Комитета на ползвателите на летището, при наличие на такъв, управителният орган може да сключи такъв договор или такива договори по своя собствена инициатива или по искане на друга страна, в това число по искане от въздушен превозвач, като има предвид съществуващите услуги на съответното летище. В случай че откаже да удовлетвори такова искане, управителният орган представя писмено основание.
9	Д.4.9.1	С изключение на летищата, чийто годишен пътнически поток е под 150 000 търговски превоза на пътници, управителният орган установява стандарти за качество за помощта, посочена в приложение I към Регламент (ЕО) № 1107/2006, и определя изискванията по отношение на средствата, предназначени за спазването им, което става в сътрудничество с ползвателите на летището, посредством Комитета на ползвателите на летището, при наличие на такъв, и организациите, представляващи хората с увреждания и лицата с намалена подвижност.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		При определянето на такива стандарти се държи строга сметка за международно признатата политика и кодекси за поведение, свързани с улесняване превозването на хората с увреждания или лицата с намалена подвижност, и по-специално Кодекса за добро поведение в наземното обслужване по отношение на лицата с намалена подвижност на Европейската конференция за гражданска авиация. Управителният орган на всяко летище публикува своите стандарти за качество. Всеки въздушен превозвач, както и управителният орган на дадено летище, могат да се споразумеят на пътниците, които този въздушен превозвач превозва, при излитане и кацане на летището управителният орган да оказва помощ с по-висок стандарт, отколкото стандартите, упоменати по-горе, или да предоставя допълнителни услуги към услугите, посочени в приложение I към Регламент (ЕО) № 1107/2006.
10 + Приложение II	Д.4.10.1	Всеки въздушен превозвач предоставя помощта, посочена в приложение II към Регламент (ЕО) № 1107/2006 без допълнително заплащане от лице с увреждания или лице с намалена подвижност, което заминава, пристига или преминава транзитно през такова летище, по отношение на което се прилага Регламент (ЕО) № 1107/2006, при условие че въпросното лице изпълнява условията, определени в стандарти Д.4.7.1, Д.4.7.2 и Д.4.7.4.
11	Д.4.11.1	Въздушните превозвачи и летищните управителни органи: а) гарантират, че целият техен персонал, включително служителите, наети от всеки подизпълнител, който предоставя пряка помощ на хората с увреждания и лицата с намалена подвижност, разполага със знания и умения, необходими за посрещане нуждите на хора с увреждания и лица с намалена подвижност; б) осигуряват обучение на целия си персонал, който работи на летището и пряко обслужва пътниците, по въпросите на равенството на хората с увреждания и осведоменост относно уврежданията; в) обезпечават

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Станда рт)	Стандарт
		присъствието на всички нови служители след наемането им на обучението, свързано с уврежданията, и преминаването на опреснителни курсове за персонала, по целесъобразност.
12	Д.4.12.1	В случай на загуба или повреда на инвалидни колички, друго оборудване, свързано с подвижността, и помощни устройства, станала по време на обслужване на летището или по време на транспортирането на борда на летателното средство, пътникът, който е собственик на такова оборудване, се обезщетява в съответствие с разпоредбите на международното и националното право.
13	Д.4.13.1	Задълженията към хората с увреждания и лицата с намалена подвижност, в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2006, не подлежат на ограничение или на отказ.
14	Д.4.14.1	Всяка договаряща страна посочва орган или органи, отговарящи за правоприлагането на Регламент (ЕО) № 1107/2006 по отношение на полетите, заминаващи или пристигащи на летищата, намиращи се на нейна територия. По целесъобразност този орган или тези органи вземат мерките, необходими за зачитането на правата на хората с увреждания и лицата с намалена подвижност, включително спазването на стандартите за качество, посочени в стандарт Д.4.9.1. Договарящите страни се информират взаимно за посочения орган или органи.
15	Д.4.15.1	Всяко лице с увреждания или лице с намалена подвижност, което счита, че е извършено нарушение на Регламент (ЕО) № 1107/2006, може да постави въпроса за вниманието на управителния орган на съответното летище или на вниманието на съответния въздушен превозвач, в зависимост от случая. Ако лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност не получи удовлетворение по такъв начин, може да бъде подадена жалба до органа или органите, посочени съгласно стандарт Д.4.14.1, относно твърдени нарушения на посочения регламент.

Член	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		Договарящите страни вземат мерки за информиране на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност за правата им съгласно Регламент (ЕО) № 1107/2006 и за възможността за подаване на жалба до посочения орган или органи.
16	Д.4.16.1	Договарящите страни определят разпоредби за санкции за нарушения на Регламент (ЕО) № 1107/2006 и вземат всички мерки, необходими за гарантиране на спазването на тези разпоредби. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Дадена договаряща страна, при поискване от другата договаряща страна, уведомява за разпоредбите относно санкциите тази друга Договаряща страна.

ЧАСТ Е

Е.1: Директива 2000/79/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 година относно Европейското споразумение за организация на работното време на мобилните работници в гражданската авиация, сключено от Асоциацията на европейските авиокомпани (АЕА), Европейската федерация на транспортните работници (ЕТФ), Европейската асоциация на пилотите (ЕСА), Асоциацията на европейските регионални авиокомпани (ЕРА) и Международната асоциация на въздушните превозвачи (IACA)

Клауза №. (от приложението)	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
1	Е.1.1.1	Стандартите и изискванията, посочени в настоящото приложение, се прилагат за работното време на мобилния персонал в гражданската авиация.
2	Е.1.2.1	Определенията по клауза 2 от Директива 2000/79/ЕО на Съвета се прилагат по отношение на стандартите и изискванията за работното време на мобилния персонал в гражданската авиация, посочени в настоящото приложение, където е приложимо и уместно.
3, параграф 1	Е.1.3.1	Членовете на летателни екипажи в гражданското въздухоплаване имат право на най-малко четири седмици платен годишен отпуск в съответствие с условията за придобиване на право и предоставяне на такъв отпуск, предвидени от националното законодателство и/или практика. Членовете на кабинни екипажи в гражданското въздухоплаване имат право на платен годишен отпуск в съответствие с приложимото законодателство на Договарящата страна.
4, параграф 1а	Е.1.4.1	Мобилният персонал в гражданската авиация има право на безплатен медицински преглед при постъпване на работа и редовно след това.
4, параграф 1б	Е.1.4.2	Когато членове на мобилния персонал в гражданската авиация имат здравословни проблеми, за които е установено, че се дължат на полагането и на нощен труд, те се преместват, когато това е

Клауза №. (от приложението)	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		възможно, на подходяща мобилна или немобилна работа, която се извършва през деня.
4, параграф 2	E.1.4.3	По отношение на безплатния медицински преглед се спазва задължението за пазене на лекарска тайна.
4, параграф 3	E.1.4.4	Безплатният медицинския преглед може да се извършва в рамките на националната здравна система.
5, параграф 1	E.1.5.1	Мобилният персонал в гражданската авиация има право на безопасни и здравословни условия на труд, съобразени с характера на неговата работа.
5, параграф 2	E.1.5.2	С оглед безопасността и здравето на мобилния персонал в гражданската авиация се осигуряват по всяко време адекватни услуги и помещения за защита и превенция.
6	E.1.6.1	Трябва да бъдат предприети необходимите мерки, гарантиращи, че работодателят, който възнамерява да организира работата по определен режим, спазва общия принцип за адаптиране на работата към работника.
7	E.1.7.1	Информацията относно специфични режими на работа на мобилния персонал в гражданската авиация трябва да бъдат съобщени на компетентните органи, при поискване от тяхна страна.
8, параграф 1	E.1.8.1	Работното време трябва да се разглежда, без да се засяга евентуално бъдещо законодателство на договарящите страни по отношение на ограниченията за летателното и служебно време и изискванията за почивка, и съвместно с националното законодателство в тази област, което трябва да бъде взето под внимание при всички свързани с него случаи.
8, параграф 2	E.1.8.2	Максималният блок летателно време се ограничава до 900 часа. За тази цел „блок летателно време“ означава времето, през което член на мобилния състав е на разположение в пилотската кабина (за

Клауза №. (от приложението)	Стандарт № (Част/Номер /Член/Стандарт)	Стандарт
		членовете на полетния екипаж) или в салона (за членовете на кабинния екипаж) от първото движение на въздухоплавателното средство от мястото му за паркиране с цел излитане докато спре на определеното място за паркиране и всички двигатели спрат. Отклонение от количеството, упоменато в настоящия стандарт, в размер на 15 % за членовете на полетния екипаж и 20 % за членовете на кабинния екипаж, се счита за равностоеен стандарт.
8, параграф 3	E.1.8.3	Максималното годишно работно време се разпределя възможно най-равномерно през годината.
9	F.1.9.1	На мобилния персонал в гражданската авиация се предоставят почивни дни от работа и от готовност, оповестени предварително както следва: а) най-малко 7 дни за календарен месец, които могат да включват всеки определен от законодателството почивен период; и най-малко 96 дни за календарна година, които могат да включват всеки определен от законодателството почивен период. Отклонение в размер на 20 % от количеството, упоменато в настоящия стандарт, се счита за равностоеен стандарт.