

**אישור הסכם התעופה האירופי - ים תיכוני בין ממשלת מדינת ישראל לבין האיחוד
האירופי והמדינות החברות בו**

הצעה להחלטה

מ ח ל י ט י מ :

א. בהמשך להחלטת ממשלה מספר 441 מיום 12 בספטמבר 2006 ובמסגרת יישום מדיניות הממשלה להגברת התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה -

1. לאשר את הסכם התעופה האירופי - ים תיכוני בין ממשלת מדינת ישראל לבין האיחוד האירופי והמדינות החברות בו, אשר נחתם בראשי תיבות ביום 30 ביולי 2012 (להלן: "ההסכם"), המצ"ב.

2. לייפות את כוחם של שר החוץ ושר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים לחתום וליישם את ההסכם.

ב. בהמשך להחלטת ממשלה מספר 4026 מיום 25 בדצמבר 2011 (להלן: "החלטת הממשלה"):

1. בנוסף להשתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של חברות התעופה הישראליות, ששיעורה נקבע בהחלטת הממשלה, החל מהיום הראשון של עונת הקיץ 2015 (לפי ארגון י.א.ט.א.), ולא לפני המועד הקבוע בסעיף 1(ג)(2) להחלטת הממשלה, ועד היום האחרון של עונת החורף 2016 – 2017 (לפי ארגון י.א.ט.א.) תינתן השתתפות נוספת בסך של 5 מיליון ₪ לשנה.

2. הממשלה תשוב ותדון בנושא השתתפות בתקציב אבטחת התעופה של חברות התעופה הישראליות לקראת עונת הקיץ 2017 (לפי ארגון י.א.ט.א.).

דברי הסבר

רקע כללי נתונים כלכליים והשפעה על משק המדינה

1. תנועת הנוסעים בין מדינות האיחוד האירופי לבין ישראל מהווה קרוב ל-60% מהיקף כלל הנוסעים בתנועת הטיסות הסדירות הבינלאומיות לישראל וממנה ונאמדת בכ-7 מיליון נוסעים בקירוב. בהמשך להחלטת ממשלה מספר 441 מיום 12 לספטמבר 2006 והחלטת ממשלה מספר 4093 מיום 9 באוגוסט 2005 ובהתאם למדיניותה המוצהרת של הממשלה, ניהלה ממשלת ישראל מאז חודש דצמבר 2008 משא ומתן לחתימה על הסכם תעופה גלובאלי (הסכם "שמים פתוחים") עם האיחוד האירופי. ביום 22 במרץ 2012, לאחר למעלה משלוש שנים ושמונה סבבים מלאים של משא ומתן, הגיעו הצדדים לנוסח מוסכם של הסכם תעופה ונחתם מזכר הבנות המסכם את הליך המשא ומתן עם האיחוד האירופי. ביום 30 ביולי 2012 נחתם ההסכם בראשי תיבות על ידי הצדדים.
2. הסכם השמים הפתוחים עם האיחוד האירופי נועד להביא לליברליזציה בקווי התעופה בין ישראל למדינות האיחוד האירופי שתאפשר את הוזלת מחירי הטיסה בין ישראל ואירופה ופתיחת יעדי טיסה חדשים בכל רחבי מדינות האיחוד האירופי ללא הגבלה. מטרת ההסכם הינה לבטל את הסכמי התעופה הבינלאומיים שנחתמו עם המדינות החברות באיחוד האירופאי, וכך כל חברת תעופה אירופאית או ישראלית תוכל להפעיל קווי תעופה סדירים לישראל וממנה, ללא תלות בזכויות טיס, תדירויות והסכמים פרטניים.
3. כמו כן, יאפשר ההסכם להגדיל ולחזק את התיירות הנכנסת, וכתוצאה מכך לסייע לחוסנו של המשק. הסכם שמיים פתוחים כולל בתוכו מנגנון יישום הדרגתי למשך כחמש שנים, וזאת במטרה לאפשר לחברות התעופה הישראליות להיערך למבנה התחרותי החדש בענף התעופה. כמו כן, כולל ההסכם התאמה בין חלק מדיני הטיס של ישראל והאיחוד האירופאי בתחומי בטיחות הטיסה, הגנת הסביבה, הגנת הצרכן, בקרת תעבורה אווירית וכדו', ובכך נועד להבטיח את אימוצם של סטנדרטים מתקדמים במשק התעופה הישראלי. גיבוש ההסכם נעשה בהנחיית וועדת היגוי בין משרדית בראשות מנהל רשות התעופה האזרחית ובהשתתפות נציגים ממשרדי התחבורה, ראש הממשלה, האוצר, החוץ, התיירות והמשפטים.
4. כמו כן, חברות התעופה הישראליות היו שותפות לאורך כל הדרך לכלל סבבי המו"מ, לטיוטות שהוחלפו בין הצדדים, לניירות העמדה שגובשו, לסמינרים בנושאי חקיקה אירופית שנערכו בקשר עם ההסכם וכן לדיונים השונים שנערכו במסגרת גיבוש מדיניות התעופה של מדינת ישראל.
5. ברחבי העולם בוצעו במהלך השנים מחקרים רבים אשר הצביעו על תועלות כלכליות ממשיות כתוצאה מיישום מדיניות תעופה ליברלית של "שמים פתוחים". נמצא כי, הנהגת שמים פתוחים בתוך מדינות האיחוד האירופי הגדילה את מספר צמדי הערים שביניהן יש קשר תעופתי ישיר ב-74% בשנים 1992 - 2000. מספר הקווים בהם יש

יותר משני מובילים פעילים בקווים בינלאומיים בתוככי האיחוד האירופי עלה ב-256% בשנים הללו. תעריפי הטיסות צנחו ב-34% (במונחים ריאליים) בשנים הללו ושיעור הגידול השנתי בהיקף הנוסעים גדל ל-9% בשנה בשנים 1998 - 2002 לעומת 4.8% לשנה בשנים 1990 - 1994.

6. דו"ח בנק ישראל משנת 2005 נדרש לנושא של מדיניות ה"שמים הפתוחים" בישראל וקבע, כי יש להמשיך ולשפר את התחרותיות בענף התעופה האזרחית על ידי צעדי ליברליזציה נוספים, כגון מתן אפשרות למובילים נקובים זרים וישראלים נוספים לפעול בקווי התעופה בין ישראל ומדינות העולם. כמו כן, דו"ח שהגישה חברת ארנסט אנד יאנג למשרד התיירות קובע, כי "ההוכחות ההיסטוריות – החוזרות על עצמן שוב ושוב – ממחישות כי היתרונות הגלומים במדיניות תעופה ליברלית ואשר נאמדים במונחים של הוספת צרכנים, יעילות כלכלית ותמריצים לתעשיית התיירות הם גבוהים בהרבה מאשר העלויות הפוטנציאליות הכרוכות בה". כמו כן, הדו"ח מצטט מחקרים שנעשו בעולם ומשתמש במידול על מנת להעיד, כי מדיניות של ליברליזציה בתחום התעופה תניב רווחים משמעותיים למדינת ישראל במונחים של צמיחה כלכלית, יצירת מקומות עבודה ומעבר של מטבע זר.

7. בחודש אפריל 2008 פרופ' עזרא סדן ביצע עבור רשות התעופה האזרחית מחקר אודות היבטים כלכליים במדיניות שמים פתוחים. במחקר קובע פרופ' סדן, כי "היתרונות והחסרונות הכמותיים העיקריים של מדיניות שמים פתוחים מתמצים בשלושה ערכים: (א) תוספת רווחה לצרכן הישראלי (ב) פחיתה ברווחי המובילים הישראליים (ג) תוספת רווחיות בענף התיירות. הסך הכולל של שלושת הערכים הוא חיובי ומשמעותי. במילים אחרות מדיניות תעופה במגמה של שמים פתוחים מבטיחה יתרון משקי ממשי למשק הישראלי".

8. הסכם שמיים פתוחים עם האיחוד האירופי הינו נדבך נוסף בשורת צעדים שבהם נקטה ממשלת ישראל לשם הגברת התחרות בתחום התעופה האזרחית. בין צעדים אלו ניתן למנות את הצעדים הבאים:

א. החלטת ממשלה מספר 4093 מיום 9.8.2005 בנושא "עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה". ההחלטה הורתה על תיקון לחוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג - 1963, שבו נקבע כי במידה ושר התחבורה מבקש לסרב לבקשת חברת תעופה לתיקון תנאי רשיונה, תובא לפניו קודם להחלטה עמדת וועדה מקצועית.

ב. החלטת ממשלה מספר 441 מיום 12.9.2006 בנושא "עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה". ההחלטה כללה הנחיה לפתיחת מו"מ עם האיחוד האירופי וחתימה על הסכם שמים פתוחים.

ג. החלטת חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988, על ענף התעופה האזרחית הבינלאומית בהליך שהחל בהחלטת ממשלה מספר 441 הנזכרת לעיל. ההליך הושלם עם החלת חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988, בפועל על ענף

התעופה, בסוף שנת 2008.

- ד. החלטת ממשלה מספר 4026 מיום 25.12.2011 בנושא "השתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות". בהחלטה זו הוגדל בהדרגה אחוז ההשתתפות של מדינת ישראל בהוצאות הביטחון עד לרמה של 80%, בין היתר, כפועל יוצא של חתימה על הסכם שמים פתוחים עם האיחוד האירופי ועליה ברמת התחרות כתוצאה ממנה.
- ה. החלטת ממשלה מספר 4165 מיום 26.1.2012 בנושא "עידוד התחרות בתחום התעופה לישראל וממנה", שנועדה לאפשר יישום מיידי של תיקון הסכמי תעופה להם השפעה חיובית על התחרות.
- ו. עדכון הסכמי תעופה בילטרליים החל משנת 2007 בהם סוכם על הגדלת מספר החברות שתוכלנה לפעול בקווים לישראל ועל הגדלת מכסת התדירויות עם המדינות הבאות: בריטניה, בלגיה, צרפת, סלובקיה, רוסיה, גרמניה, דרום קוריאנה, איטליה, אוקראינה, שווייץ, אוסטריה, ברזיל, טורקיה, צ'כיה, שבדיה, יוון, ספרד, רומניה וארה"ב.
9. כמו כן, מוצע כי בנוסף להשתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של חברות התעופה הישראליות, ששיעורה נקבע בהחלטת ממשלה מס' 4026 מיום 25 בדצמבר 2011, תיקבע השתתפות נוספת בסך של 5 מיליון ₪ לשנה, החל מהיום הראשון של עונת הקיץ 2015 (לפי ארגון י.א.ט.א.), ולא לפני המועד הקבוע בסעיף 1(ג)(2) להחלטת הממשלה, ועד היום האחרון של עונת החורף 2016 – 2017 (לפי ארגון י.א.ט.א.). בתום תקופה זו, תשוב המדינה ותבחן את נושא ההשתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות.
10. ההסכם ייושם מתאריך חתימתו על ידי הצדדים. ההסכם ייכנס לתוקף פורמאלי חודש אחד אחרי מועד החלפת האגרת הדיפלומטית האחרונה בין הצדדים המתקשרים, המאשרת כי כל הנהלים הדרושים לכניסתו לתוקף של הסכם זה הושלמו (סעיף 30 להסכם).
11. מוסדות האיחוד האירופאי, לרבות נציבות האיחוד האירופאי וועדה של מועצת האיחוד האירופאי, סיימו את כל ההליכים של אישור החתימה על ההסכם ומועצת שרי התחבורה של האיחוד האירופאי אישרה את החתימה כבר ביום 20 בדצמבר 2012.
12. הליך אישור ההסכם על ידי כל המדינות החברות באיחוד האירופאי ועל ידי האיחוד האירופאי צפוי לארוך תקופה ארוכה. לפיכך, הוחלט בין הצדדים, כי ההסכם ייושם באופן זמני עד לכניסתו הפורמאלית לתוקף. משכך הוחלט, מתבקש אישור הממשלה טרם החתימה על ההסכם והתחלת יישומו.
13. סעיפים 10(א) ו-10(ד) לתקנון עבודת הממשלה קובעים, כי לפני הגשת הצעת החלטה לממשלה בדבר אישור אמנה בינלאומית, יעביר תחילה השר היוזם את האמנה למזכיר הכנסת, על מנת שזו תובא לידיעת חברי הכנסת.

14. ביום 5.3.2013 הודיעה מזכירת הכנסת, כי בהתאם לסעיף 10 לתקנון עבודת הממשלה, הובא ההסכם לידיעת חברי הכנסת וכי לא ננקטה בכנסת פעולה בעניין.

תקציב

תוספת בסך של 5 מיליון ₪ בשנה בכל אחת מהשנים 2015-2016 לתקציב השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

אין.

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

משרד החוץ ומשרד המשפטים אישרו את נוסח ההסכם והעברתו לאישור הממשלה. כמו כן, משרדי ראש הממשלה, התיירות ורשות ההגבלים העסקיים תומכים באישור ההסכם.

החלטות קודמות של הממשלה

החלטת ממשלה מספר 4093 מיום 9.8.2005 בנושא "עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה"; החלטת ממשלה מספר 441 מיום 12.9.2006 בנושא "עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה"; החלטת ממשלה מס' 4026 מיום 25.12.2011 בנושא "השתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות"; החלטת ממשלה מספר 4165 מיום 26.1.2012 בנושא "עידוד התחרות בתחום התעופה לישראל וממנה".

עמדת היועצים המשפטיים של המשרדים יוזמי ההצעה

מצורפת בזאת חוות דעת משפטית של היועצים המשפטיים של משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים ושל משרד האוצר.

סיווגים

סיווג ראשי: 06 פורמאלי

תחום פעולה עיקרי: 05 תשתיות וסביבה

מוגש על ידי שר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים
ועל ידי שר האוצר

ז' באייר התשע"ג
17 באפריל 2013



חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה

נושא הצעת ההחלטה

לאשר את הסכם התעופה האירופי – ים תיכוני בין ממשלת מדינת ישראל לבין האיחוד האירופאי והמדינות החברות בו, אשר נחתם בראשי תיבות ביום 30 ביולי 2012 (להלן: "ההסכם") ולשנות את השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של חברות התעופה הישראליות.

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטיה המשפטיים

מטרת ההסכם הינה לבטל את הסכמי התעופה הבינלאומיים שנחתמו עם המדינות החברות באיחוד האירופאי, תוך ליברליזציה של התעופה האזרחית בין מדינת ישראל למדינות האיחוד האירופאי, באופן שבו כל חברת תעופה אירופאית או ישראלית תוכל להפעיל קווי תעופה סדירים לישראל וממנה, ללא תלות בזכויות טיס, תדירויות והסכמים פרטניים.

ההסכם כולל התחייבות ארוכת טווח של מדינת ישראל להתאים דיני תעופה מסוימים לדינים האירופאים. משרד המשפטים ומשרדים אחרים הנוגעים בדבר, אישרו התחייבות זו.

לשם אישור וחתימה על ההסכם, לא נדרשים ייזום חקיקה חדשה או תיקוני חקיקה.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרון

אין

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם

היועצים המשפטיים במשרד החוץ ובמשרד המשפטים אישרו העברת ההסכם לאישור הממשלה. כמו כן, משרדי ראש הממשלה, האוצר, התיירות ורשות ההגבלים העסקיים תומכים באישור ההסכם.

עמדת היועץ המשפטי של משרד האוצר והיועצת המשפטית של משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים

אין מניעה מן הבחינה המשפטית לאשר את ההצעה.


מלי סיטון, עו"ד
היועצת המשפטית
משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים



מזכירות הממשלה

החלטה מספר 4026 של הממשלה מיום 25.12.2011.

4026.

השתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות

מ ח ל י ט י מ :

בהמשך להחלטות הממשלה מס' 3024 מיום 27 בינואר 2008, מס' 4032 מיום 24 באוגוסט 2008 ומס' 4462 מיום 1 בפברואר 2009, שעניינן השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות בטיסות בינלאומיות, ובשים לב לסיכום אשר נחתם בין חברת אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ (להלן – אל על) לבין המדינה מיום 3 באוגוסט 2011, והסיכום המשלים מיום 21 בדצמבר 2011 (להלן – סיכום אל על) ובכלל זה התחייבותה של חברת אל על להמשיך ולתת שירותי אבטחת תעופה לחברות התעופה הישראליות לפי הוראות והנחיות השב"כ:

1. לעדכן את שיעור השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של חברות תעופה ישראליות אשר מספקות שירותי אבטחת תעופה בהתאם להוראות השב"כ, כמפורט להלן:

א. השתתפות בשיעור 65% החל מיום 1 בינואר 2011 ועד יום 31 בדצמבר 2011.

ב. השתתפות בשיעור 70% החל מיום 1 בינואר 2012.

ג. על אף האמור בפסקאות (א) ו-(ב) –

(1) השתתפות בשיעור 75% לאחר חתימה על הסכם תעופה גלובאלי עם האיחוד האירופי, בהתאם להחלטת ממשלה מספר 441 מיום 12 בספטמבר 2006 (להלן – הסכם שמייס פתוחים).

(2) השתתפות בשיעור 80% החל מהמועד שבו התחילה פעילותם של שני קווי תעופה סדירים לפחות אשר לא פעלו טרם

חתימת הסכם שמיים פתוחים או הורחבה פעילותם של ארבעה קווי תעופה סדירים קיימים, או התחילה פעילותו של קו תעופה סדיר אחד לפחות אשר לא פעל טרם חתימת הסכם שמיים פתוחים והורחבה פעילותם של שני קווי תעופה סדירים קיימים, והכל בהתאם להסכם שמיים פתוחים וההסכם אפשר את תחילת פעילותם או הרחבתם.

2. בשל אספקת שירות אבטחת תעופה על ידי אל על לחברות תעופה ישראליות אחרות לפי הוראות השב"כ, להגדיל את מסגרת תקציב התקורות השנתי לאל על, הכלול במסגרת תקציב אבטחת התעופה, ב-250 אלף דולר ארה"ב, החל משנת 2011, כך שיעמוד על 2.25 מיליון דולר ארה"ב. היקף השתתפות המדינה במסגרת תקציב התקורות השנתי לאל על ייעשה בהתאם למדרגות ההשתתפות המפורטות לעיל, לפי העניין, ובכפוף להוצאה בפועל של סכום זה. הגדלת מסגרת תקציב התקורות כאמור בסעיף זה מותנית בהרחבה בפועל של הכיסוי הביטוחי של אל על בשל סיכוני מלחמה וטרור מכיסוי בגובה של 1 מיליארד דולר ארה"ב לכיסוי בגובה של 1.5 מיליארד דולר ארה"ב, והוכחת ביצוע הוצאות אלו.

1. לעדכן את השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של חברת תעופה ישראלית שלא מתקיים בה האמור בסעיף 1 להחלטה, בהתאם למתווה המפורט באותו סעיף, בהתקיים התנאים הבאים:

א. החברות יכללו במסגרת פוליסות הביטוח והרחבי הכיסוי של כלי הטיס שבשימושן סעיף ויתור על זכות השיבוב כלפי אל על בגין נזקים הנובעים מסיכוני מלחמה וטרור.

ב. החברות יוסיפו את אל על כמבוטחת נוספת בפוליסת הביטוח ובהרחבי הכיסוי של ביטוחי החבויות שלהן בקשר לנזקי גוף ורכוש לנוסעים ולצדדים שלישיים, לעניין נזקים ופגיעות שיגרמו להן הנובעים מסיכוני מלחמה וטרור, וכן ויתור על זכות השיבוב כלפי אל על.

2. להטיל על החשב הכללי במשרד האוצר להכין, תוך ארבעה חודשים, כתב שיפוי בהתאם לעקרונות המפורטים בסיכום אל על בשל נזקים אשר ייגרמו לאל על בשל האירועים המבוטחים במסגרת פוליסת הביטוח והרחבי הכיסוי של חברות תעופה ישראליות.

3. הוראת אבטחה אשר התקבלה לאחר אישור תקציב אבטחת תעופה ולא נלקחה בחשבון במסגרת תקציב אבטחת התעופה, אשר עלות

יישומה עולה על 300 אלף דולר ארה"ב לשנה, או לחלופין, הנחיות חדשות אשר עלות יישומן במצטבר עולה על 900 אלף דולר ארה"ב בשנה (להלן – הנחיות), תובאנה לדיון בפני פורום משותף אשר חברים בו סגן הממונה על התקציבים במשרד האוצר, נציג השב"כ ונציג החברה המספקת את שירותי האבטחה (להלן – הפורום), בטרם החלתן על מערך אבטחת תעופה. הפורום יקבל החלטה לגבי מקורות המימון ליישום ההנחיות. כמו-כן, יתכנס הפורום לבקשת אל על במקרה של שינוי מהותי בעלויות יישום ההנחיות. ככל שהפורום לא יגיע לידי הסכמות, יוכרע הנושא על ידי סגן הממונה על התקציבים במשרד האוצר. לאחר קביעת מקור מימון כאמור, תבצע אל על את ההנחיות, ותישא בהוצאות הכרוכות בביצוען בהתאם להוראות הסכם זה, ובכפוף להחלטות הפורום.

4. ככל שתקבע הוועדה הבינמשרדית לשכר ולתנאי שרות בחו"ל כי יש לעדכן את שכר העובדים או תנאי השירות באופן רטרואקטיבי, יעודכן תקציב אבטחת התעופה (חלקה של החברה וחלקה של המדינה) וישונה מחירון השכר בהתאם, בתום 30 ימים ממועד פנייתה של אל על.

5. להקים פורום בראשות משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ובהשתתפות אל-על וחברות התעופה לתיאום, העלאת מחלוקות ובירורן. ככל שידונו מחלוקות הנוגעות לנושא עלויות או השתתפות המדינה בהוצאות אבטחת התעופה ישתתפו בדיון נציגי הממונה על התקציבים במשרד האוצר.

6. לשם בחינת עלויות אבטחת התעופה יוקם צוות כלכלי, בין משרדי, בהשתתפות נציגי הממונה על התקציבים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, משרד החוץ, רשות ההגבלים העסקיים והשב"כ.

7. ככל שהממשלה תחליט על הקמת גוף ממלכתי או גוף אחר לביצוע השירות כולו או חלקו, לא יועברו לידיו ביצוע השירותים כאמור, ובכלל זה את היקף השתתפותה של הממשלה בתקציב אבטחת תעופה של החברות, אלא אם תינתן לחברות המספקות שירותי אבטחה ולחברות התעופה האחרות הודעה מוקדמת בכתב על כך לפחות 90 יום לפני מועד העברה כאמור. החליטה הממשלה על ביצוע חלק מהשירות על ידי הגוף הממלכתי האמור, יחולו הוראות החלטה זו לגבי יתרת שירות אבטחת תעופה שלא הועברו לגוף האמור.

8. החלטה זו תעמוד בתוקף עד ליום 31 בדצמבר 2017, והאמור בסעיפים

מזכירות הממשלה

1,2,4-6 להחלטה זו לא יחול לגבי אל על אם היא אינה מקיימת את התחייבויותיה לפי סיכום אל על, והאמור בסעיפים 1 ו-3 להחלטה זו לא יחול לגבי חברת תעופה אשר אינה מקיימת את התנאים הקבועים בהם.

(סיכום אל-על הופץ אל חברי הממשלה ונמצא בתיקי מזכירות הממשלה).



מזכירות הממשלה

החלטה מספר 441 של הממשלה מיום 12.09.2006.

441.

עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה

מ ח ל י ט י ס :

בהמשך להחלטת הממשלה מס. 4093 מיום 9.8.2005 לעידוד התחרות בתחום התעופה לישראל וממנה לפעול כדלקמן:

1. בהמשך לפניותיו של האיחוד האירופי לקיום מגעים בנושא ליברליזציה בהסכמי התעופה של ישראל והאיחוד האירופי, לקדם הסכם תעופה גלובאלי אחיד מול מדינות האיחוד האירופי (להלן: "הסכם התעופה החדש") אשר יחליף את הסכמי התעופה הביטראליים הקיימים כיום בין ישראל ומדינות האיחוד, תוך התאמה לחקיקה האירופית החדשה וכמפורט להלן:

א. יוקם צוות היגוי בינמשרדי (להלן: "הצוות") לליווי המשא-ומתן עם האיחוד האירופי לגיבוש הסכם התעופה החדש. בראש הצוות יעמוד מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים או נציגו והוא יכלול את הממונה על התקציבים במשרד האוצר או נציגו, מנכ"ל משרד החוץ או נציגו ומנכ"ל משרד התיירות או נציגו. הצוות ימנה נציגים למשא-ומתן עם האיחוד האירופי וביניהם לפחות נציג אחד של רשות התעופה האזרחית. הצוות ינחה את הנציגים לכלול

בהסכם התעופה החדש את העקרונות הבאים:

(1) מתן מענה הולם לאינטרסים של חברות תעופה ישראליות, לרבות ובפרט בכל הנוגע לניצול "חופשים" (כללים לגבי טיסות המשך) וכן זמני הטיסות ותדירותן.

(2) ניצול מקסימאלי של אפשרויות ההגעה למדינת ישראל וזאת, בין היתר, באמצעות הגדלת מספר המובילים הנקובים במקרים בהם ההסכמים הביטראליים הקיימים מגבילים את מספרם למוביל אחד למדינה, ועידוד כניסתן של חברות LOW COST לפעילות בארץ.

ב. הצוות יפעל לגיבוש הסכם התעופה החדש תוך שנה ממועד החלטה זו. בתחום חצי שנה ממועד החלטה זו ידווח הצוות לממשלה על ההתקדמות במגעים לגיבוש ההסכם האמור.

2. לתקן את חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח 1988-, כך שיבוטל הפטור מתחולת חוק ההגבלים העסקיים הקבוע בסעיף 3(7) לחוק הנוגע לתובלה בינלאומית באוויר, בשני אלה:

א. יוצאו מגדר הפטור הקבוע בסעיף 3(7) הסדרים כובלים בין מובילים ישראלים.

ב. יוצאו מגדר הפטור הקבוע בסעיף 3(7) הסדרים כובלים בין מובילי ישראלי לבין מוביל זר או בין מובילים זרים בלבד, אלא אם אישרו הסדר זה שר החוץ ושר התחבורה, בהתייעצות עם שר האוצר ולאחר קבלת חוות-דעת מהממונה על ההגבלים העסקיים וזאת מטעמים של יחסי חוץ,

מוכירות הממשלה

לרבות יחסי חוץ כלכליים-מסחריים, או מטעמים
של הבטחת רציפות זכויות הטיס.

הסכם תעופה אירופי-ים תיכוני בין האיחוד האירופי והמדינות החברות בו, מצד אחד,

לבין ממשלת מדינת ישראל, מהצד האחר.

ממלכת בלגיה,

הרפובליקה של בולגריה,

הרפובליקה הצ'כית,

ממלכת דנמרק,

הרפובליקה הפדרלית של גרמניה,

הרפובליקה של אסטוניה,

הרפובליקה ההלנית,

ממלכת ספרד,

הרפובליקה הצרפתית,

אירלנד,

הרפובליקה האיטלקית,

הרפובליקה של קפריסין,

הרפובליקה של לטביה,

הרפובליקה של ליטא,

הדוכסות הגדולה של לוקסמבורג,

הונגריה,

מלטה,

ממלכת הולנד,

הרפובליקה של אוסטריה,

הרפובליקה של פולין,

הרפובליקה הפורטוגלית,

רומניה,

הרפובליקה של סלובניה,

הרפובליקה הסלובקית,

הרפובליקה של פינלנד,

ממלכת שוודיה,

הממלכה המאוחדת של בריטניה הגדולה וצפון אירלנד,

צדדים מתקשרים לאמנה בדבר האיחוד האירופי ולאמנה בדבר תפקוד האיחוד האירופי,
להלן "המדינות החברות", וכן

האיחוד האירופי,

מצד אחד, וכן

ממשלת מדינת ישראל, להלן "ישראל",

מהצד האחר,

ברצותם לקדם מערכת תעופה בינלאומית המבוססת על תחרות הוגנת בין מובילים
אוויריים בשוק תוך נקיטת מידה מזערית של התערבות ורגולציה ממשלתית ;

ברצותם לקדם את הרחבת ההזדמנויות לתובלה אווירית בינלאומית, כולל באמצעות
פיתוח של רשתות תובלה אווירית כדי לענות על צרכי הנוסעים והמובילים לשירותי תובלה
אווירית נוחים ;

בהכירם בחשיבות התובלה האווירית בקידום הסחר, התיירות ואפשרויות ההשקעה ;

ברצותם לאפשר למובילים אוויריים להציע לציבור הנוסעים והמשלחים מחירים
ושירותים תחרותיים בשווקים פתוחים לתחרות ;

בהכירם ביתרונות האפשריים של התכנסות רגולטורית, ובמידה שמעשי, התאמה של
תקנות ;

ברצותם שכל המגזרים בתעשיית התובלה האווירית, כולל עובדי המובילים האוויריים, יפיקו תועלת מסביבה חופשית;

בשאיפתם להבטיח את הדרגה הגבוהה ביותר של בטיחות וביטחון בתובלה אווירית בינלאומית ובאשרם מחדש את החומרה הרבה שהם מייחסים למעשים או איומים נגד ביטחון כלי טיס, המסכנים את שלומם של בני אדם או רכוש, פוגעים לרעה בהפעלת ההובלה האווירית ומערערים את אמון הציבור בבטיחות התעופה האזרחית;

בהכירם בצרכי הביטחון הנובעים מקשרי התעופה בין האיחוד האירופי לבין ישראל, כתוצאה מהמצב הגיאוגרפי-פוליטי הנוכחי;

בצינם את האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

בהכירם בכך שהסכם תעופה אירופי-ים תיכוני הוא במסגרת השותפות האירופית-ים תיכונית החזויה בהצהרת ברצלונה ב-28 בנובמבר 1995;

בצינם את רצונם המשותף לקדם אזור תעופה אירופי-ים תיכוני המבוסס על עקרונות של התכנסות רגולטורית, שיתוף פעולה רגולטורי והרחבת הגישה לשוק;

בשאיפתם להבטיח שוויון תנאים שיעניק למובילים אוויריים הזדמנות הוגנת ושווה לספק שירותי תובלה אווירית;

בהכירם בכך שסובסידיות עלולות להשפיע לרעה על תחרות בין מובילים אוויריים ועלולות לסכן את היעדים הבסיסיים של הסכם זה;

באשרם מחדש את חשיבות ההגנה על הסביבה בפיתוח וביישום של מדיניות תעופה בינלאומית ובהכירם בזכויותיהן של מדינות ריבוניות לנקוט אמצעים נאותים בעניין זה;

בצינם את חשיבות ההגנה על צרכנים, כולל ההגנה שמעניקה האמנה בדבר האחדות כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, שנעשתה במונטריאול ב-28 במאי 1999, במידה שהצדדים המתקשרים הם צדדים לאמנה זו;

בציננים כי מהסכם זה משתמע חילופין של נתונים אישיים, אשר יהיו כפופים לחקיקה בדבר הגנה על נתונים של הצדדים המתקשרים ושל החלטת מועצת האיחוד האירופי מ-31 בינואר 2011 בהתאם להנחיה EC/95/46 של הפרלמנט האירופי ושל מועצת האיחוד האירופי בדבר ההגנה הנאותה על נתונים אישיים על ידי מדינת ישראל ביחס לעיבוד אוטומטי של נתונים אישיים (EU/2011/61);

בכוונתם לבנות על מסגרת של הסכמי תובלה אווירית קיימים במטרה לפתוח גישה לשווקים ולהגדיל את היתרונות לצרכנים, מובילים אוויריים, כוח העבודה והקהילות של הצדדים המתקשרים;

בציננים כי יש להחיל הסכם זה באופן הדרגתי אך משולב, וכי מנגנון מתאים יכול להבטיח את כינון של דרישות רגולטוריות שוות ערך ביחס לתעופה אזרחית המתבססות על התקנים המתקדמים ביותר שמחילים הצדדים המתקשרים;

הסכימו לאמור:

סעיף 1

הגדרות

למטרות הסכם זה, אלא אם כן נקבע אחרת:

(1) "שירותים מוסכמים" ו"נתיבים מפורטים" פירושה תובלה אווירית בינלאומית בהתאם לסעיף 2 ונספח 1 להסכם זה;

(2) "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו, וכל תיקון להם;

(3) "מוביל אווירי" פירושו גורם בעל רישיון הפעלה תקף;

(4) "תובלה אווירית" פירושו הובלה בכלי טיס אזרחיים של נוסעים, מטען ודואר, בין בנפרד ובין בשילוב, המוצעת לציבור תמורת גמול או שכר, ואשר, למען הסר ספק, תכלול תובלה אווירית סדירה ולא סדירה (שכר), ושירותי הובלת מטען ;

(5) "הסכם ההתאגדות" פירושו הסכם אירופי-ים תיכוני לכינון התאגדות בין הקהילות האירופיות והמדינות החברות בהן מצד אחד, לבין מדינת ישראל, מהצד האחר שנחתם בבריסל ב-20 בנובמבר 1995 ;

(6) "רשויות מוסמכות" פירושו הסוכנויות או הגופים הממשלתיים האחראים לתפקודיו המינהליים של הסכם זה ;

(7) "צדדים מתקשרים" פירושו, מצד אחד האיחוד האירופי או המדינות החברות בו, או האיחוד האירופי והמדינות החברות בו, כל גורם בהתאם לסמכויותיו, ומהצד האחר, ישראל ;

(8) "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, ולרבות :

(א) כל תיקון שנכנס לתוקף לפי סעיף 94 (א) לאמנה ואשר אושרר הן ע"י ישראל והן ע"י המדינה החברה או המדינות החברות של האיחוד האירופי ; וכן

(ב) כל נספח או כל תיקון לו שהתקבל לפי סעיף 90 לאמנה, במידה שנספח או תיקון כאמור, בכל זמן נתון, הם בתוקף הן לגבי ישראל והן לגבי המדינה החברה או המדינות החברות של האיחוד האירופי ככל שהדבר נוגע לנושא הנדון ;

(9) "אמנות א"א" פירושו האמנה בדבר האיחוד האירופי והאמנה בדבר תפקוד האיחוד האירופי ;

(10) "זכות חופש חמישי" פירושו הזכות או זכות היתר שמעניקה מדינה אחת ("המדינה המעניקה") למובילים האוויריים של מדינה אחרת ("המדינה המקבלת") לספק שירותי

תובלה אווירית בינלאומית בין שטח המדינה המעניקה לשטח מדינה שלישית, בכפוף לתנאי ששירותים כאמור יתחילו או יסתיימו בשטח המדינה המקבלת;

11) "כשירות" פירושו האם מוביל אווירי כשיר להפעיל שירותי תעופה בינלאומיים, כלומר, האם יש לו יכולת פיננסית משביעת רצון ומומחיות ניהולית נאותה והוא מוכן לציית לחוקים, לתקנות ולדרישות המסדירים את הפעלתם של שירותים כאמור;

12) "עלות מלאה" פירושו עלות אספקת השירותים בתוספת היטל סביר תמורות תקורה ניהולית, ומקום שנוגע בדבר, כל היטל בר החלה שמגמתו לשקף את העלויות הסביבתיות ואשר מיושם ללא הבדל לאומיות;

13) "תובלה אווירית בינלאומית" פירושו תובלה אווירית העוברת דרך המרחב האווירי מעל לשטחן של שתי מדינות לפחות;

14) "IATA" פירושו האיגוד הבינלאומי לתובלה אווירית;

15) "ICAO" פירושו הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית;

16) "אזרח" פירושו:

(א) כל אדם בעל אזרחות ישראלית במקרה של ישראל, או לאומיות של מדינה חברה במקרה של האיחוד האירופי והמדינות החברות בו; או

(ב) כל ישות משפטית אשר (i) נמצאת בבעלות ישירה או בשליטת רוב ובכל עת בשליטה בפועל של בני אדם או גופים שהם בעלי אזרחות ישראלית במקרה של ישראל, או בני אדם או גופים שהם בעלי לאומיות של מדינה חברה או אחת המדינות האחרות הרשומות בנספח 3 במקרה של האיחוד האירופי והמדינות החברות בו, ו-(ii) מקום העסקים העיקרי שלה נמצא בישראל במקרה של ישראל, או במדינה חברה במקרה של האיחוד האירופי והמדינות החברות בו;

17) "לאומיות", בהתייחס למוביל אווירי, פירושו האם מוביל אווירי עומד בדרישות ביחס לנושאים כגון הבעלות, השליטה בפועל או מקום העסקים העיקרי שלו;

18) "שירות אווירי לא סדיר" פירושו כל שירות אווירי מסחרי שאינו שירות אווירי סדיר;

19) "רישיון הפעלה" פירושו, (i) במקרה של האיחוד האירופי והמדינות החברות בו, רישיון הפעלה וכל תעודה או מסמך אחרים הנוגעים בדבר שניתנו לפי תקנה EC 1008/2008 וכל מסמך מחליף, ו-(ii) במקרה של ישראל, רישיון הפעלה אווירית וכל תעודה או מסמך אחרים הנוגעים בדבר שניתנו לפי סעיף 18 לחוק הטיס, התשע"א - 2011 וכל מסמך מחליף;

20) "מחיר" פירושו:

א) "דמי נסיעה אווירית" שיש לשלם למובילים אוויריים או לסוכניהם או למוכרי כרטיסים אחרים תמורת הובלת נוסעים וכבודה, וכל תנאי שלפיו חלים תעריפים אלה, כולל גמול ותנאים המוצעים לסוכנות ולשירותים נלווים אחרים; וכן

ב) "דמי הובלה אווירית" שיש לשלם תמורת הובלת מטען, וכל תנאי שלפיו חלים תעריפים אלה, כולל גמול ותנאים המוצעים לסוכנות ולשירותים נלווים אחרים.

הגדרה זו מכסה, מקום שמתאים, את התובלה היבשתית הקשורה לתובלה אווירית בינלאומית ואת התנאים בני ההחלה;

21) "מקום עסקים עיקרי" פירושו המשרד הראשי או המשרד הרשום של מוביל אווירי בצד מתקשר אשר בו מתנהלים הפעולות הפיננסיות העיקריות והפיקוח התפעולי, כולל ניהול מתמשך של כשירות אווירית, של המוביל האווירי, כפי שמופיע ברישיון ההפעלה שלו;

22) "התחייבות שירות ציבורי" פירושו כל התחייבות המוטלת על מובילים אוויריים כדי להבטיח בנתיב מסוים את ההיצע המינימלי של שירותים אוויריים סדירים העומדים בתקנים קבועים של המשכיות, סדירות, תמחור וקיבולת מינימלית שהמובילים

האווריים לא היו מקבלים על עצמם לו הביאו בחשבון אך ורק את השיקולים המסחריים שלהם. הצד המתקשר הנוגע בדבר רשאי לפצות מובילים אווריים על מילוי התחייבות שירות ציבורי;

(23) "שירות אווריי סדיר" פירושו סדרת טיסות בעלת כל המאפיינים הבאים:

(א) בכל טיסה מוצעים מושבים ו/או קיבולת להובלת מטען ו/או דואר לרכישה פרטנית ע"י הציבור (בין ישירות מהמוביל האווריי ובין באמצעות סוכני המוסמכים);

(ב) השירות מופעל על מנת לשרת תנועה בין אותם שני נמלי תעופה או יותר, באחד משני האופנים הבאים:

– בהתאם ללוח זמנים שפורסם, או

– בטיסות סדירות או תדירות עד כדי כך שהן מהוות סידרה שיטתית ניתנת לזיהוי;

(24) "SESAR" (חקר ATM של שמים אירופיים אחודים) פירושו היישום הטכני של שמים אירופיים אחודים המאפשר מחקר, פיתוח ופריסה מתואמים ומתוזמנים של הדורות החדשים של מערכות ניהול תנועה אוורית;

(25) "סובסידיה" פירושו כל תרומה פיננסית שמעניקים הרשויות המוסמכות, ממשלה, ארגון אזורי או כל ארגון ציבורי אחר, למשל כאשר:

(א) קיים נוהג של הרשויות המוסמכות, ממשלה, ארגון אזורי או כל ארגון ציבורי אחר הכרוך בהעברה ישירה של כספים כגון מענקים, הלוואות או הזרמת אשראי, העברה ישירה אפשרית של כספים לחברה, קבלת חבויות של חברה כגון מתן ערבויות להלוואות, הזרקות הון, בעלות, הגנה מפני פשיטת רגל או ביטוח;

(ב) מתבצעת אי גבייה או שמיטה של תקבול המגיע לרשויות המוסמכות, ממשלה, ארגון אזורי או כל ארגון ציבורי אחר שהיה נדרש לפורעו בנסיבות אחרות;

(ג) הרשויות המוסמכות, ממשלה, ארגון אזורי או כל ארגון ציבורי אחר מספקים טובין או שירותים שאינם תשתית כללית, או רוכשים טובין או שירותים; או

(ד) הרשויות המוסמכות, ממשלה, ארגון אזורי או כל ארגון ציבורי אחר מעבירים תשלומים למנגנון מימון או מסמיכים או מורים לגוף פרטי לבצע אחד או יותר מהתפקידים המתוארים ב-(א), (ב) ו-(ג), אשר מופקדים כרגיל בידי הממשלה, ולמעשה, אינם שונים בכל מובן ממשי מנהגים רגילים של ממשלות;

ומקום שניתנת כתוצאה מכך הטבה;

26) "שטח" פירוש, לגבי ישראל, שטח מדינת ישראל, ולגבי האיחוד האירופי, שטחי היבשה (יבשת ואיים), המים הפנימיים והים הטריטוריאלי שבהם חלות אמנות א"א ובתנאים המפורטים באמנות א"א ובכל מסמך מחליף. מובן כי בהחלת ההסכם על נמל התעופה של גיברלטר אין פגיעה בעמדות המשפטיות של ממלכת ספרד ושל הממלכה המאוחדת ביחס לסכסוך ביניהן על הריבונות בשטח שבו נמצא נמל התעופה ועל ההשגחה המתמשכת של נמל התעופה של גיברלטר מאמצעי תעופה של א"א הקיימים החל מ-18 בספטמבר 2006 כבין מדינות חברות בהתאם לתנאי הצהרת השרים על נמל התעופה של גיברלטר שהוסכמה בקורדובה ב-8 בספטמבר 2006. מובן כי בהחלת ההסכם זה אין פגיעה במעמד השטחים שהובאו תחת המינהל הישראלי אחרי יוני 1967;

27) "היטל משתמש" פירושו היטל המוטל על מובילים אוויריים תמורת האספקה של מתקני או שירותי נמל תעופה, סביבת נמל תעופה, ניווט אווירי, או מתקנים או שירותים לביטחון התעופה כולל שירותים ומתקנים קשורים;

שער 1

הוראות כלכליות

סעיף 2

זכויות טיס

1. כל צד מתקשר יעניק לצד המתקשר האחר, בהתאם לנספח 1 ולנספח 2, את הזכויות הבאות לביצוע תובלה אווירית בינלאומית ע"י המובילים האוויריים של הצד המתקשר האחר:

(א) הזכות לטוס מעל שטחו ללא נחיתה;

(ב) הזכות לערוך חניות בשטחו לכל מטרה שאיננה העלאה או הורדה של נוסעים, כבודה, מטען ו/או דואר (לא למטרות תעבורה);

(ג) בהפעילו שירות מוסכם בנתיב מוסכם, הזכות לערוך חניות בשטחו למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית של נוסעים, כבודה, מטען ו/או דואר, בנפרד או במשולב; וכן

(ד) הזכויות המפורטות באופן אחר בהסכם זה.

2. אין בהסכם זה דבר שייחשב כמעניק למובילים האוויריים של:

(א) ישראל את הזכות להעלות, בשטח מדינה חברה כלשהי, נוסעים, כבודה, מטען ו/או דואר, המובלים תמורת גמול והמיועדים לנקודה אחרת בשטח אותה מדינה חברה;

(ב) האיחוד האירופי את הזכות להעלות, בשטח ישראל, נוסעים, כבודה, מטען ו/או דואר, המובלים תמורת גמול והמיועדים לנקודה אחרת בשטח ישראל.

סעיף 3

היתר

1. עם קבלת בקשה להיתר הפעלה ממוביל של אחר הצדדים המתקשרים, הרשויות המוסמכות יעניקו היתרים מתאימים תוך עיכוב נוהלי מזערי, ובלבד:

(א) למוביל אווירי של ישראל:

- שמקום העסקים העיקרי של המוביל האווירי נמצא בישראל, והוא קיבל את רישיון ההפעלה שלו בהתאם לדין הישראלי; וכן
- שהשליטה הרגולטורית בפועל במוביל האווירי ממומשת ומקוימת ע"י ישראל; וכן
- שהמוביל האווירי נמצא בבעלות, במישרין או בהשתתפות רוב, או בשליטה בפועל של ישראל ו/או אזרחיה;

(ב) למוביל אווירי של האיחוד האירופי:

- שמקום העסקים העיקרי של המוביל האווירי נמצא בשטח מדינה חברה באיחוד האירופי לפי אמנות א"א, והוא קיבל את רישיון ההפעלה שלו בהתאם לדין האיחוד האירופי; וכן
- שהשליטה הרגולטורית בפועל במוביל האווירי ממומשת ומקוימת ע"י המדינה החברה באיחוד האירופי האחראית להנפקת תעודת המפעיל האווירי שלו ושהרשות המוסמכת מזוהית בבירור; וכן
- שהמוביל האווירי נמצא בבעלות, במישרין או בהשתתפות רוב, או בשליטה בפועל של מדינה חברה באיחוד האירופי ו/או של אזרחי מדינה חברה באיחוד האירופי, או של מדינות אחרות הרשומות בנספח 3 ו/או אזרחי מדינות אלה;

(ג) שהמוביל האווירי עומד בתנאים הקבועים לפי החוקים והתקנות שהרשות המוסמכת מחילה בדרך כלל על הפעלת תובלה אווירית בינלאומית; וכן

(ד) שההוראות המפורטות בסעיף 13 וסעיף 14 מקוימות ומפוקחות.

סעיף 3 נוסף

הכרה הדדית בקביעות רגולטוריות ביחס לכשירות וללאומיות של מוביל אווירי

עם קבלת בקשה להיתר ממוביל אווירי של צד מתקשר אחד, הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האחר יכירו בכל קביעת כשירות ו/או לאומיות של הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר הראשון ביחס לאותו מוביל אווירי אם הקביעה כאמור נעשתה ע"י הרשויות המוסמכות שלו-עצמו, ולא יוסיפו לחקור בעניינים כאמור, אלא לפי הוראות תת-ס"ק א) להלן.

(א) אם, אחרי קבלת בקשה להיתר ממוביל אווירי, או אחרי הענקת היתר כאמור, לרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האחר יש חשש מוגדר המבוסס על ספק סביר כי, על אף הקביעה של הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האחר, התנאים הנזכרים בסעיף 3 להסכם זה להענקת ההיתרים או ההרשאות המתאימים לא מולאו, כי אז הם יודיעו במהרה לרשויות אלה, תוך מתן נימוקים של ממש לחששם. במקרה זה, כל צד מתקשר רשאי לבקש התייעצויות העשויות לכלול נציגים של הרשויות המוסמכות של הצדדים המתקשרים, ו/או מידע נוסף הנוגע לחשש זה, ובקשות כאמור ייענו מוקדם ככל שמעשי. אם העניין נותר לא מיושב, כל צד מתקשר רשאי להביא את העניין בפני הוועדה המשותפת שהוקמה בהתאם לסעיף 22 להסכם זה ורשאי, בהתאם לס"ק 7 ו-9 לסעיף 22, לנקוט אמצעי מגן מתאימים לפי סעיף 24.

(ב) נהלים אלה אינם מכסים הכרה בקביעות המתייחסות:

(i) לתעודות בטיחות או לרישיונות בטיחות;

(ii) לסידורי ביטחון; או

(iii) לכיסוי ביטוחי.

סעיף 4

סירוב, שלילה, השעיה או הגבלה של היתר

1. הרשויות המוסמכות של כל צד מתקשר רשאיות לסרב, לשלול, להשעות או להגביל את היתרי ההפעלה, או להשעות או להגביל בדרך אחרת את פעילויותיו של מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר בנסיבות הבאות:

(א) למוביל אווירי של ישראל:

- כאשר מקום העסקים העיקרי של המוביל האווירי אינו נמצא בישראל, או שהוא לא קיבל את היתר ההפעלה שלו בהתאם לדין הישראלי; או
- שהשליטה הרגולטורית בפועל במוביל האווירי איננה ממומשת או מקוימת ע"י ישראל; או
- שהמוביל האווירי אינו נמצא בבעלות, במישרין או בהשתתפות רוב, או בשליטה בפועל של ישראל ו/או אזרחיה;

(ב) למוביל אווירי של האיחוד האירופי:

- כאשר מקום העסקים העיקרי של המוביל האווירי אינו נמצא בשטח מדינה חברה באיחוד האירופי לפי אמנות א"א, או שהוא לא קיבל את היתר ההפעלה שלו בהתאם לדין האיחוד האירופי; או
- שהשליטה הרגולטורית בפועל במוביל האווירי איננה ממומשת ומקוימת ע"י המדינה החברה באיחוד האירופי האחראית להנפקת תעודת המפעיל האווירי שלו או שהרשות המוסמכת איננה מזוהית בבירור; או
- שהמוביל האווירי אינו נמצא בבעלות, במישרין או בהשתתפות רוב, או בשליטה בפועל של מדינה חברה באיחוד האירופי ו/או של אזרחי מדינה חברה באיחוד האירופי, או של מדינות אחרות הרשומות בנספח 3 ו/או אזרחי מדינות אחרות אלה;

(ג) כאשר המוביל האווירי לא ציית לחוקים ולתקנות הנזכרים בסעיף 6 להסכם זה;

(ד) כאשר ההוראות המפורטות בסעיף 13 וסעיף 14 אינן מקוימות או מפוקחות; או

(ה) צד מתקשר קבע בהתאם לסעיף 7 כי התנאים לסביבה תחרותית אינם ממולאים.

2. אלא אם אין צורך בפעולה מיידית כדי למנוע המשך אי-ציות לנקודות (ג) או (ד) לס"ק 1, הזכויות שנקבעו בסעיף זה ימומשו רק לאחר התייעצות עם הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האחר.

סעיף 5

השקעה

1. על אף סעיף 3 וסעיף 4 להסכם זה, ואחרי אימות הוועדה המשותפת בהתאם לסעיף 22(10) כי קיימים הסדרים הדדיים, הצדדים המתקשרים עשויים להתיר בעלות רוב ו/או שליטה בפועל במובילים אוויריים של ישראל ע"י מדינות חברות באיחוד האירופי או אזרחיהן, או במובילים אוויריים של האיחוד האירופי ע"י ישראל או אזרחיה, בהתאם לתנאים המפורטים בס"ק 2 לסעיף זה.

2. בזיקה לס"ק 1 לסעיף זה, יותרו השקעות ספציפיות של האינטרסים של צדדים מתקשרים כל אחת בנפרד מכוח החלטה מראש של הוועדה המשותפת לפי סעיף 22 (2) להסכם זה.

בהחלטה יפורטו התנאים הקשורים בהפעלת השירותים המוסכמים לפי הסכם זה ובשירותים בין מדינות שלישיות לבין הצדדים המתקשרים. הוראות סעיף 22 (9) לא יחולו על סוג זה של החלטות.

סעיף 6

ציות לחוקים ולתקנות

1. המובילים האוויריים של צד מתקשר אחד, בכניסתם לשטח הצד המתקשר האחר, בשהותם בו או בצאתם ממנו, יצייתו לחוקים ולתקנות החלים באותו שטח ומתייחסים לכניסתם לשטחו או לצאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתובלה אווירית בינלאומית, או להפעלה ולניווט של כלי טיס העוסקים בתובלה אווירית בינלאומית.

2. נוסעים, צוות או מטען של צד מתקשר אחד, בכניסתם לשטח הצד המתקשר האחר, בשהותם בו או בצאתם ממנו, יצייתו לחוקים ולתקנות החלים באותו שטח ומתייחסים לכניסתם לשטחו או לצאתם ממנו של נוסעים, צוות או מטען (כולל תקנות המתייחסות לכניסה, מעבר במכס, הגירה, דרכונים, מכס והסגר, או במקרה של דואר, תקנות הדואר) של נוסעים, צוות או מטען של המובילים האוויריים של הצד המתקשר האחר, או מטעמים.

סעיף 7

סביבה תחרותית

1. הצדדים המתקשרים שבים ומאשרים את החלת הוראות פרק 3 ("תחרות") לשער 4 להסכם ההתאגדות על הסכם זה.

2. הצדדים המתקשרים מכירים בכך שיעדם המשותף הוא שתהיה סביבה הוגנת ותחרותית להפעלת שירותים אוויריים. הצדדים המתקשרים מכירים בכך שסביר ביותר שנהגים תחרותיים הוגנים של מובילים אוויריים יתקיימו כאשר מובילים אוויריים אלה פועלים על בסיס מסחרי מלא ואינם מסובסדים, וכאשר מובטחת גישה נייטרלית ובלתי-מפלה למתקנים, לשירותים ולהקצאות חלונות זמן להמראה ונחיתה בנמלי תעופה.

3. במידה וצד מתקשר סבור כי קיימים תנאים בשטח הצד המתקשר האחר, בעיקר בגלל סובסידיה, שישפיעו לרעה על ההזדמנות ההוגנת והשווה של המובילים האוויריים שלו להתחרות, הוא רשאי להגיש הערות לצד המתקשר האחר. יתר על כן, הוא רשאי לבקש כינוס של הוועדה המשותפת, לפי הוראות סעיף 22 להסכם זה. התייעצויות יתחילו בתוך 30 ימים מקבלת בקשה כאמור. אי השגת הסכם משביע רצון בתוך 30 ימים ממועד תחילת ההתייעצויות תהווה עילה לצד המתקשר שביקש את ההתייעצויות לנקוט פעולה לסירוב, לשלילה, להשעיה או להגבלה של ההיתר של המוביל(ים) האווירי(ים) הנוגע(ים) בדבר, בהתאם לסעיף 4.

4. הפעולות הנזכרות בס"ק 3 יהיו נאותות, מידתיות ומוגבלות ביחס להיקפן ולמשכן למה שחיוני והכרחי בלבד. הן יהיו מכוונות אך ורק לעבר המוביל(ים) האווירי(ים) הנהנה(ים) מהתנאים הנזכרים בס"ק 3 ולא תהיה בהן פגיעה בזכותו של צד מתקשר לנקוט פעולה לפי סעיף 23.

5. הצדדים המתקשרים מסכימים כי השתתפות ממשלת ישראל בסיוע בכיסוי הוצאות ביטחון נוספות הנגרמות למובילים אוויריים הישראליים כתוצאה מהוראות ממשלת ישראל לא מהווה נוהג תחרותי בלתי הוגן ואיננה נחשבת לסובסידיה לפי סעיף זה ובלבד:

(א) שתמיכה כאמור מכסה אך ורק הוצאות שנגרמו בהכרח למובילים האוויריים של ישראל ביישום אמצעי ביטחון נוספים הנדרשים ע"י הרשויות הישראליות ואינן מוטלות על מובילים אוויריים של האיחוד האירופי או נגרמות להם; וכן

(ב) שהוצאות ביטחון כאמור מזוהות ומכומתות בבירור ע"י ישראל; וכן

(ג) שהוועדה המשותפת מקבלת, פעם בשנה, דוח המתאר את סך הוצאות הביטחון כאמור ואת שיעור ההשתתפות של ממשלת ישראל בהוצאות הביטחון בשנה הקודמת.

6. כל צד מתקשר רשאי, תוך מתן הודעה לצד המתקשר האחר, לפנות לגופים ממשלתיים אחראיים בשטח הצד המתקשר האחר, כולל גופים ברמה ממלכתית, מחוזית או מקומית, כדי לדון בעניינים הקשורים לסעיף זה.

7. הוראות סעיף זה יחולו בלי לפגוע בחוקים ובתקנות של הצדדים המתקשרים הנוגעים להתחייבויות שירות ציבורי בשטחי הצדדים המתקשרים.

סעיף 8

הזדמנויות מסחריות

נציגי מובילים אוויריים

1. למובילים האוויריים של כל צד מתקשר תהיה הזכות להקים בשטח הצד המתקשר האחר משרדים ומתקנים הדרושים לאספקת התובלה האווירית ולקידום ולמכירה של תובלה אווירית, כולל שירותים נלווים או משלימים.

2. המובילים האוויריים של כל צד מתקשר יהיו זכאים, בהתאם לחוקים ולתקנות של הצד המתקשר האחר המתייחסים לכניסה, ישיבה ותעסוקה, להביא לשטח הצד המתקשר האחר ולהחזיק בו סגל ניהולי, סגל מכירות, סגל טכני ותפעולי, וסגל מומחה אחר הנדרש לתמיכה באספקת תובלה אווירית.

3.

(א) בלי לפגוע בנקודה (ב) להלן, לכל מוביל אווירי תהיה, ביחס לשירותי קרקע בשטח הצד המתקשר האחר:

(i) הזכות לבצע את סידורי הקרקע שלו ("טיפול עצמי"), או לשיקול דעתו,

(ii) הזכות לבחור מבין ספקים מתחרים המספקים שירותי סידורי קרקע באופן מלא או חלקי, מקום שלספקים כאמור מותרת גישה לשוק על בסיס החוקים והתקנות של כל צד מתקשר, ומקום שספקים כאמור נוכחים בשוק.

(ב) לסוגים הבאים של שירותי סידורי קרקע, כלומר שירותי כבודה, שירותי כבש, שירותי דלק ושמן, שירותי מטען ודואר ביחס לטיפול הפיסי במטען ובדואר בין המסוף האווירי לבין כלי הטיס, הזכויות לפי נקודה (א) (i) ו-(ii) יהיו כפופות רק למגבלות פיסיות או תפעוליות לפי החוקים והתקנות החלים בשטח הצד המתקשר האחר. מקום שמגבלות כאמור מונעות טיפול עצמי, ומקום שאין תחרות אפקטיבית בין ספקים המספקים שירותי סידורי קרקע, כל השירותים האמורים יהיו זמינים באופן שווה ובלתי מפלה לכל המובילים האוויריים; מחירי השירותים האמורים לא יחרגו מעלותם המלאה כולל תשואה סבירה על נכסים, אחרי פחת.

מכירות, הוצאות מקומיות והעברת כספים

4. כל מוביל אווירי של כל צד מתקשר רשאי לעסוק במכירת שירותי תובלה אווירית בשטח הצד המתקשר האחר במישרין ו/או, לשיקול דעתו של המוביל האווירי, באמצעות נציגי המכירות שלו, מתווכים אחרים שמינה המוביל האווירי, או באינטרנט או בכל ערוץ זמין אחר. לכל מוביל אווירי תהיה הזכות למכור שירותי תובלה כאמור, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש שירותי תובלה כאמור, במטבע של אותו שטח או במטבעות הניתנים להמרה חופשית.

5. לכל מוביל אווירי תהיה הזכות להמיר ולהעביר בכל עת, בכל צורה, באופן חופשי ללא הגבלות או מיסוי, בכל מטבע הניתן להמרה חופשית ובשער החליפין הרשמי בר ההחלה,

משטח הצד המתקשר האחר לשטח הבית שלו, ולהוציא מקרה שהדבר אינו עולה בקנה אחד עם חוק או תקנה בני החלה באופן כללי, למדינה או למדינות לפי בחירתו, לפי בקשה, הכנסות מקומיות.

6. המובילים האוויריים של כל צד מתקשר יורשו לשלם תמורת הוצאות מקומיות, כולל רכישת דלק, בשטח הצד המתקשר האחר במטבע מקומי. לפי שיקול דעתם, המובילים האוויריים של כל צד מתקשר רשאים לשלם תמורת הוצאות כאמור בשטח הצד המתקשר האחר במטבעות הניתנים להמרה חופשית בהתאם לתקנות המטבע המקומיות.

הסדרים לשיתוף פעולה

7. בהפעילו או בהציעו שירותים לפי הסכם זה, כל מוביל אווירי של צד מתקשר רשאי להתקשר בהסדרי שיווק משותפים כגון הסכמי סגירת מקומות או הסדרי שיתוף קודים, עם:

(א) כל מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצדדים המתקשרים; וכן

(ב) כל מוביל אווירי או מובילים אוויריים של מדינה שלישית; וכן

(ג) כל מוביל יבשתי, קרקעי או ימי;

ובלבד ש-(i) המוביל המפעיל מחזיק בזכויות טיס מתאימות ו-(ii) המובילים המשווקים מחזיקים בזכויות הנתיב המתאימות במסגרת ההוראות הדו-צדדיות הנוגעות בדבר ו-(iii) ההסדרים עומדים בדרישות המתייחסות לבטיחות ולתחרות החלות כרגיל על הסדרים כאמור. ביחס לתובלת נוסעים הנמכרת בשילוב עם שיתוף קודים, יודיעו לרוכש בנקודת המכירה, או בכל מקרה בעת הרישום לטיסה, או בעת העלייה למטוס מקום שאין צורך ברישום לטיסה עבור טיסת מעבר, אילו ספקי תובלה יפעילו כל קטע בשירות.

הובלה יבשתית

8.

(א) בזיקה לתובלת נוסעים, ספקי תובלה יבשתית לא יהיו כפופים לחוקים ולתקנות המסדירים תובלה אווירית כל עוד תובלה יבשתית כאמור מוצעת ע"י מוביל אווירי בשמו. לספקי תובלה יבשתית יש שיקול דעת להחליט אם להתקשר בהסדרי שיתוף פעולה. בהחליטם ביחס להסדר מסוים, ספקי תובלה יבשתית רשאים לשקול, בין היתר, אינטרסים של צרכנים ומגבלות טכניות, כלכליות, ומגבלות חלל וקיבולת.

(ב) יתר על כן, ועל אף האמור בכל הוראה אחרת של הסכם זה, מובילים אוויריים וספקים לא ישירים של תובלת מטען של הצדדים המתקשרים יורשו, ללא הגבלה, להעסיק בזיקה לתובלה אווירית בינלאומית כל תובלה יבשתית למטען מנקודות בישראל ובאירופה האירופי או אליהן, או במדינות שלישיות, כולל תובלה מכל נמלי התעופה עם מתקני מכס ואליהם, וכולל, מקום שבר החלה, הזכות להוביל מטען בערובה לפי החוקים והתקנות בני ההחלה. למטען כאמור, בין אם הוא מובל ביבשה ובין באוויר, תהיה גישה למתקנים ולטיפול המכס בנמלי התעופה. מובילים אוויריים רשאים לבחור את התובלה היבשתית של עצמם או לספק אותה באמצעות הסדרים עם מובילים יבשתיים אחרים, כולל תובלה יבשתית שמפעילים מובילים אוויריים אחרים וספקים לא ישירים של תובלת מטען. ניתן להציע שירותי מטען משולבים כאמור במחיר יחיד, מקצה לקצה, לתובלה אווירית ויבשתית במשולב, ובלבד שאין מוליכים שולל את המשלחים ביחס לעובדות הנוגעות לתובלה כאמור.

חכירה

9.

(א) המובילים האוויריים של כל צד מתקשר יהיו זכאים לספק את השירותים המוסכמים תוך שימוש בכלי טיס חכורים עם או בלי צוות מכל מוביל אווירי, כולל ממדינות שלישיות, ובלבד שכל המשתתפים בהסדרים כאמור עומדים בתנאים הקבועים לפי החוקים והתקנות שמחילים כרגיל הצדדים המתקשרים להסדרים כאמור.

(ב) צד מתקשר לא ידרוש מהמובילים האוויריים המחכירים את הציוד שלהם להחזיק בזכויות טיס לפי הסכם זה.

ג) החכירה עם צוות ("חכירה רטובה") של כלי טיס של מוביל אווירי של מדינה שלישית, להוציא אלה הנזכרות בנספח 3, ע"י מוביל אווירי ישראלי או מוביל אווירי של האירופה האירופי, על מנת לנצל את הזכויות המוענקות בהסכם זה, תתבצע כנוהג חריג או מתוך מטרה לתת מענה לצרכים זמניים. היא תוגש (i) לרשות הרישוי של המוביל האווירי החוכר לאישור מראש, ו-(ii) לרשות המוסמכת של הצד המתקשר האחר שאליו הוא מיועד להפעיל את כלי הטיס החוכר בחכירה רטובה, לידיעה.

למטרות תת-ס"ק זה, המונח "כלי טיס" פירושו כלי טיס של מוביל אווירי של מדינה שלישית, שאין עליו איסור לפעול באיחוד האירופי ו/או בישראל.

זכיינות ומיתוג

10. המובילים האוויריים של כל צד מתקשר יהיו זכאים להתקשר בהסדרי זכיינות או מיתוג עם חברות, כולל מובילים אוויריים, של צד מתקשר או של מדינות שלישיות, ובלבד שהמוביל האווירי מחזיק בסמכות המתאימה ועומד בתנאים הקבועים לפי החוקים והתקנות שמחילים הצדדים המתקשרים להסדרים כאמור, בעיקר אלה המחייבים את גילוי זהותם של המובילים האוויריים המפעילים את השירות.

הקצאת חלונות זמן להמראה ונחיתה בנמל התעופה

11. כל צד מתקשר יבטיח כי הנהלים, ההנחיות והתקנות להקצאת חלונות זמן להמראה ונחיתה בנמלי תעופה בשטחו ינוהלו ויושמו באופן שקוף, יעיל ובלתי מפלה.

התייעצויות בוועדה המשותפת

12. אם צד מתקשר סבור כי הצד המתקשר האחר מפר סעיף זה, הוא רשאי להודיע לצד המתקשר האחר על ממצאיו ולבקש התייעצויות לפי ס"ק 4 לסעיף 22.

סעיף 9

מכסים והיטלים

1. בהגיעם לשטח צד מתקשר אחד, כלי טיס המופעלים בתובלה אווירית בינלאומית ע"י המובילים האוויריים של הצד המתקשר האחר, הציד הרגיל שלהם, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית מתכלה, ציוד קרקע, חלפים (לרבות מנועים), ציוד לכלי טיס (כולל, אך לא מוגבל, לפריטים כגון מזון, משקאות, משקאות חריפים, טבק, ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים או לשימושם בכמויות מוגבלות במהלך הטיסה), ופריטים אחרים המיועדים לשימוש או המשמשים אך ורק בהפעלה או בשירות של כלי טיס העוסקים

בתובלה אווירית בינלאומית, יהיו פטורים, על בסיס של הדדיות, מכל הגבלות הייבוא, מסי הרכוש והיטלי ההון, דמי המכס, הבלו, ואגרות והיטלים דומים אשר (א) מוטלים ע"י הרשויות הלאומיות או הרשויות המקומיות או האיחוד האירופי, ו-(ב) אינם מבוססים על עלות השירותים שניתנו, ובלבד שציוד ואספקה כאמור יישארו בכלי הטיס.

2. כמו כן, הדברים המפורטים להלן יהיו פטורים, על בסיס של הדדיות, מהמסים, ההיטלים, המכסים, האגרות והתשלומים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, למעט היטלים המבוססים על עלות השירותים שסופקו:

(א) אספקה לכלי טיס המוכנסת או מסופקת בשטח הצד המתקשר ומועלית למטוס, במסגרת מגבלות סבירות, לשימוש בכלי טיס יוצא של מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר העוסק בתובלה אווירית בינלאומית, גם כאשר אספקה זו מיועדת לשימוש בחלק מהמסע המבוצע מעל לשטח האמור;

(ב) ציוד קרקע וחלפים (כולל מנועים) המוכנסים לשטח הצד המתקשר לצורך שירות, תחזוקה, או תיקון של כלי טיס של מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר המשמש בתובלה אווירית בינלאומית;

(ג) דלק, שמני סיכה ואספקה טכנית מתכלה המוכנסים או מסופקים בשטח צד מתקשר לשימוש בכלי טיס של מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר המשמש בתובלה אווירית בינלאומית, גם כאשר אספקה זו מיועדת לשימוש בחלק מהמסע המבוצע מעל לשטח האמור;

(ד) חומר מודפס, לפי הוראות חקיקת המכס של כל צד מתקשר, המוכנס או מסופק לשטח צד מתקשר אחד ומועלה למטוס לשימוש בכלי טיס יוצא של מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר העוסק בתובלה אווירית בינלאומית, גם כאשר אספקה זו מיועדת לשימוש בחלק מהמסע המבוצע מעל לשטח האמור; וכן

(ה) ציוד בטיחות וביטחון לשימוש בנמלי תעופה או במסופי מטען.

3. אין בהסכם זה דבר שימנע מצד מתקשר להטיל מסים, היטלים, מכסים, אגרות או תשלומים על דלק המסופק בשטחו, על בסיס של אי-אפליה, לשימוש בכלי טיס של מוביל אווירי הפועל בין שתי נקודות בשטחו. המובילים האוויריים של צד מתקשר אחד,

בכניסתם לשטח הצד המתקשר האחר, בשהותם בו או בצאתם ממנו, יצייתו לחוקיו ולתקנותיו הנוגעים למכירה, לאספקה ולשימוש של דלק מטוסים.

4. את הציווד, וכן את החומרים, האספקה והחלפים המוטסים הרגילים הנזכרים בס"ק 1 ו-2 לסעיף זה המוחזקים על כלי טיס שמפעיל מוביל אווירי של צד מתקשר אחד, ניתן לפרוק בשטח הצד המתקשר האחר רק באישור רשויות המכס של אותו צד מתקשר וייתכן שיהיו חייבים בהחזקה תחת פיקוח או שליטה של הרשויות האמורות עד למועד שבו ייוצאו מחדש או שיעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

5. הפטורים לפי הוראות סעיף זה יהיו זמינים גם במקרה בו המובילים האוויריים של צד מתקשר אחד התקשרו בחוזה עם מוביל אווירי אחר, הנהנה באופן דומה מפטורים כאמור מהצד המתקשר האחר, להשאלה או להעברה בשטח הצד האחר של הפריטים המפורטים בס"ק 1 ו-2.

6. אין בהסכם זה דבר שימנע מצד מתקשר להטיל מסים, היטלים, מכסים, אגרות או תשלומים על טובין הנמכרים שלא לצריכה בכלי הטיס לנוסעים בקטע של השירות האווירי בין שתי נקודות בשטחו שבהן מותרות העלאה או הורדה.

7. הוראות ההסכם הנוכחי לא ישפיעו על תחום המע"מ, להוציא מס כאמור על ייבוא. הוראות האמנות המתאימות שבתוקף בין מדינות חברות באיחוד האירופי לבין מדינת ישראל בדבר מניעת כפל מס על הכנסה ועל הון אינן מושפעות ע"י הסכם זה.

סעיף 10

היטלי משתמש לנמלי תעופה ולמתקנים ולשירותים לתעופה

1. כל צד מתקשר יבטיח כי היטלי משתמש שרשויות או גופי הגבייה המוסמכים שלו רשאיות להטיל על המובילים האוויריים של הצד האחר תמורת השימוש בשירותי ניווט אווירי ובשירותי בקרת טיסה אחרים יהיו קשורים לעלות ובלתי מפלים. על כל פנים, כל היטל משתמש כאמור יוטל על המובילים האוויריים של הצד האחר בתנאים נוחים לא פחות מהתנאים הנוחים ביותר הזמינים לכל מוביל אווירי אחר.

2. כל צד מתקשר יבטיח כי היטלי משתמש שרשויות או גופי הגבייה המוסמכים שלו רשאיות להטיל על המובילים האוויריים של הצד האחר תמורת השימוש במתקני נמלי

תעופה, מתקני ביטחון תעופה ומתקנים ושירותים קשורים לא יהיו מפלים שלא כדין, ויוטלו באופן שוויוני בין סוגי משתמשים. היטלים אלה רשאים לשקף, אך לא לחרוג, את העלות המלאה לרשויות הגבייה המוסמכות או לגופי הגבייה המוסמכים המספקים את מתקני נמלי התעופה ומתקני ושירותי ביטחון התעופה באותו נמל התעופה או במערכת של אותו נמל תעופה. היטלים אלה יכולים לכלול תשואה סבירה על נכסים, אחרי פחת. מתקנים ושירותים שעבורם נקבעים היטלי משתמש יינתנו על בסיס יעיל וחסכוני. על כל פנים, היטלים אלה יוטלו על המובילים האוויריים של הצד האחר בתנאים נוחים לא פחות מהתנאים הנוחים ביותר הזמינים לכל מוביל אווירי אחר במועד הטלת ההיטלים.

3. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין רשויות או גופי הגבייה המוסמכים שבשטחו לבין המובילים האוויריים או הגופים המייצגים שלהם המשתמשים בשירותים ובמתקנים, ויעודד את רשויות הגבייה או גופי הגבייה המוסמכים למסור לכל משתמש בנמל תעופה, או לנציגים או לאיגודים של משתמשים בנמלי תעופה, מידע על הרכיבים המשמשים בסיס לקביעת השיטה או הרמה של כל ההיטלים המוטלים על כל נמל תעופה ע"י הגופים המנהלים את נמל התעופה ככל שמידע כאמור יהיה דרוש כדי לאפשר בדיקה מדויקת של סבירות ההיטלים בהתאם לעקרונות שבס"ק 1 ו-2 לסעיף זה. כל צד מתקשר יעודד את רשויות הגבייה המוסמכות למסור למשתמשים הודעות בפרק זמן סביר על כל הצעה לשינויים בהיטלי משתמש, כדי לאפשר לרשויות אלה לדון בדעות שהביעו המשתמשים לפני ביצוע השינויים.

4. צד מתקשר לא ייחשב, בהליכי יישוב מחלוקות בהתאם לסעיף 23, כמפר הוראה מהוראות סעיף זה, אלא אם כן (א) אינו מקיים בדיקה של ההיטל או הנוהג שהם נושא התלונה של הצד המתקשר האחר בתוך פרק זמן סביר; או (ב) בעקבות בדיקה כאמור, אינו נוקט את כל הצעדים שבסמכותו כדי לתקן כל היטל או נוהג שאינם עולים בקנה אחד עם סעיף זה.

סעיף 11

תמחור

1. הצדדים המתקשרים יתירו קביעה חופשית של מחירי שירותי תובלה אווירית ע"י מובילים אוויריים בהתבסס על תחרות חופשית והוגנת.

2. הצדדים המתקשרים לא ידרשו הגשת מחירים.

3. ניתן לקיים דיונים בין הרשויות המוסמכות כדי לדון בעניינים כגון, אך לא רק, מחירים העשויים להיות לא הוגנים, לא סבירים או מפלים.

סעיף 12

סטטיסטיקה

1. כל צד מתקשר יספק לצד המתקשר האחר סטטיסטיקה הנדרשת לפי החוקים והתקנות המקומיים, ולפי בקשה, יספק מידע סטטיסטי זמין אחר ככל שיידרש באופן סביר למטרות בחינת פעולתם של שירותי התעופה לפי הסכם זה.

2. הצדדים המתקשרים ישתפו פעולה במסגרת הוועדה המשותפת לפי סעיף 22 כדי לקדם את חילופי המידע הסטטיסטי ביניהם למטרות ניטור התפתחות שירותי התעופה לפי הסכם זה.

שער 2

שיתוף פעולה רגולטורי

סעיף 13

בטיחות התעופה

1. בלי לפגוע בשיקול דעתן של הרשויות המחקקות של הצדדים המתקשרים, הצדדים המתקשרים יקיימו שיתוף פעולה הדוק בתחום בטיחות התעופה במגמה לכוון, ככל שמעשי, כללים מתואמים או הכרה הדדית בתקני הבטיחות זה של זה. הוועדה המשותפת, בסיוע הסוכנות האירופית לבטיחות התעופה, תפקח על הליך שיתוף פעולה זה.

2. הצדדים המתקשרים יוודאו כי החקיקה, הכללים או הנהלים שלהם הנוגעים בדבר יספקו, לכל הפחות, את רמת דרישות ותקני הרגולציה המתייחסים לתובלה אווירית אשר מצוינים בחלק א' לנספח 4, כמפורט בנספח 6.

3. הרשויות המוסמכות של הצדדים המתקשרים יכירו כתקפים, למטרת הפעלת התובלה האווירית לפי הוראות הסכם זה, בתעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שכל צד מתקשר מנפיק או נותן להם תוקף, ועודם תקפים, ובלבד שהדרישות לרישיונות או לתעודות יהיו לפחות שוות לתקני מינימום שיכול כי ייקבעו בהתאם לאמנה. עם זאת, הרשויות המוסמכות רשאיות לסרב להכיר, כתקפים למטרות טיסה מעל לשטחן, בתעודות כשירות וברישיונות המונפקים לאזרחיהן או מקבלים תוקף עבור אזרחיהן, ע"י רשויות אחרות כאמור.

4. כל צד מתקשר רשאי לבקש התייעצויות בכל עת בנוגע לתקני בטיחות שמקיים הצד המתקשר האחר בתחומים המתייחסים למתקני תעופה, לצוותי אוויר, לכלי טיס ולהפעלת כלי טיס. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך שלושים (30) ימים מהבקשה.

5. אם, בעקבות התייעצויות כאמור, מוצא צד מתקשר אחד כי הצד המתקשר האחר אינו מקיים ואינו מפקח על קיומן של תקני בטיחות בתחומים הנזכרים בס"ק 4 העומדים בתקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה, לצד המתקשר האחר תימסר הודעה על ממצאים אלה ועל הצעדים אותם יש לנקוט אשר יחשבו בתור עמידה בתקני ארגון

התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO). הצד המתקשר האחר ינקוט אז פעולה מתקנת מתאימה בתוך פרק זמן מוסכם.

6. הצדדים המתקשרים יוודאו כי כלי טיס הרשומים אצל צד מתקשר אחד החשודים באי ציות לתקני בטיחות תעופה בינלאומיים שנקבעו בהתאם לאמנה הנוחתים בנמלי תעופה הפתוחים לתובלה אווירית בינלאומית בשטח צד המתקשר האחר יהיו כפופים לביקורות רחבה ע"י הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האחר, במטוס וסביבו כדי לבדוק הן את תוקף המסמכים של כלי הטיס ואנשי צוותו והן את המצב למראית עין של כלי הטיס וציודו.

7. הרשויות המוסמכות של צד מתקשר רשאיות לנקוט את כל הצעדים המתאימים והמידיים בכל עת שהן קובעות כי כלי טיס, כל רכיב של כלי טיס, או הפעלה של כלי טיס עלולים:

(א) לא לעמוד בתקני המינימום שנקבעו בהתאם לאמנה; או

(ב) לעורר חששות רציניים – שנקבעו באמצעות ביקורת הנזכרת בס"ק 6, בהתאם לסעיף 16 לאמנה – כי כלי טיס או ההפעלה של כלי טיס אינם עולים בקנה אחד עם תקני המינימום שנקבעו בהתאם לאמנה; או

(ג) לעורר חששות רציניים כי אין קיום מספק או פיקוח יעיל על תקני המינימום שנקבעו בהתאם לאמנה.

8. מקום שהרשויות המוסמכות של צד מתקשר אחד נוקטות פעולה לפי ס"ק 7, הן יודיעו במהרה לרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האחר על נקיטת הפעולה האמורה, וימסרו נימוקים לפעולה שננקטה.

9. כאשר נדרשת פעולה דחופה כדי לוודא את בטיחות ההפעלה של מוביל אווירי, כל צד מתקשר שומר על זכותו המיידית להשעות או לשנות את היתר ההפעלה של מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצד המתקשר האחר.

10. מקום שאמצעים שננקטו ביישום ס"ק 7 ו-9 לא הופסקו על אף שהבסיס לנקיטתם חדל להתקיים, כל צד מתקשר רשאי להביא את העניין בפני הוועדה המשותפת.

סעיף 14

ביטחון התעופה

1. הצדדים המתקשרים שבים ומאשרים את התחייבויותיהם ההדדיות לדאוג לביטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית ובעיקר שבים ומאשרים את התחייבויותיהם לפי האמנה, האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי-טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970 והאמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, הפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי תעופה המשרתים תעופה אזרחית בינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, במידה שהצדדים המתקשרים הם צדדים לאמנות אלה, וכן כל אמנה ופרוטוקול אחרים הקשורים לביטחון התעופה האזרחית שהצדדים המתקשרים הם צדדים להם.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על ביטחון התעופה האזרחית.

3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם לתקני ביטחון התעופה, ובמידה שהם מיישמים אותם, בהתאם לנהגים המומלצים שקבע ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO) ויועדו כנספחים לאמנה, במידה שהוראות הביטחון האמורות הן בנות החלה על הצדדים המתקשרים. הצדדים המתקשרים ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם, מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע נמצא בשטחם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטחם, ינהגו לפחות בהתאם להוראות ביטחון התעופה האמורות.

4. כל צד יבטיח כי יינקטו בפועל אמצעים מתאימים בשטחו כדי להגן על כלי טיס, לסנן נוסעים ואת מטעני-היד שלהם, ולערוך בדיקות מתאימות של אנשי צוות, מטען (כולל מטען מופקד) וצידת כלי טיס, לפני העלייה או הטעינה ובמהלכן, וכי אמצעים אלה יותאמו כדי לעמוד בהחמרות באיום. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לחייב מובילים אוויריים לכבד את הוראות ביטחון בתעופה הנזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר, לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כאשר נודע לצד מתקשר על איום מוגדר לגבי טיסה מוגדרת או סידרת טיסות מוגדרת אל

שטח הצד המתקשר האחר או ממנו, הוא יודיע לצד המתקשר האחר, והצד המתקשר הראשון רשאי להחליט על אמצעי ביטחון מיוחדים שיביאו בחשבון את האיום המוגדר, בהתאם לס"ק 6.

5. הצדדים המתקשרים מסכימים לפעול להשגת הכרה הדדית כל אחד בתקני הביטחון של האחר. למטרה זו, הם יקבעו הסדרים מינהליים שיאפשרו התייעצויות בדבר אמצעי ביטחון תעופה קיימים או מתוכננים ושיתוף פעולה ושיתוף במידע בדבר אמצעי בקרת איכות שמיישמים הצדדים המתקשרים. צד מתקשר רשאי גם לבקש את שיתוף הפעולה של הצד המתקשר האחר כדי להעריך אם אמצעי ביטחון מסוימים של אותו צד מתקשר עומדים בדרישות הצד המתקשר המבקש. בהתחשב בתוצאות ההערכות, הצד המתקשר המבקש רשאי להחליט כי אמצעי ביטחון מתקן מקביל מוחלים בשטח הצד המתקשר האחר כדי שניתן יהיה לפטור נוסעים במעבר, כבודה במעבר, ו/או מטען במעבר מבדיקה חוזרת בשטח הצד המתקשר המבקש. החלטה כאמור תועבר לידיעת הצד המתקשר האחר.

6. כל צד מתקשר יפעל ברוח חיובית ביחס לכל בקשה מהצד המתקשר האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים. להוציא במקרה חירום, כל צד מתקשר יודיע לצד המתקשר האחר מראש על כל אמצעי ביטחון מיוחד שבכוונתו להנהיג ועשויה להיות לו השפעה פיננסית או תפעולית על שירותי התובלה האווירית המסופקים לפי הסכם זה. כל צד מתקשר רשאי לבקש מפגש של הוועדה המשותפת לדיון באמצעי ביטחון כאמור, לפי הוראות סעיף 22 להסכם זה.

7. במקרה שמתרחשת תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי האוויר או מתקני העזר לטיסה, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלה על תקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית כאמור.

8. כל צד מתקשר ינקוט את כל האמצעים הנראים לו מעשיים כדי להבטיח כי כלי טיס הנתון למעשה של תפיסה בלתי-חוקית או למעשים אחרים של התערבות בלתי-חוקית הנמצא על הקרקע בשטחו יעוכב על הקרקע אלא אם כן קיים הכרח מכריע להצלת חיי אדם אשר מחייב את יציאתו. בכל עת שמעשי, אמצעים כאמור יינקטו על בסיס התייעצויות הדדיות.

9. כאשר יש לצד מתקשר סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה, אותו צד המתקשר רשאי לבקש התייעצויות מיידיות עם הצד המתקשר האחר.

10. בלי לפגוע בהוראות סעיף 4, אי הגעה להסכם מניח את הדעת בתוך חמישה עשר (15) ימים מתאריך הבקשה האמורה יהווה עילה למניעה, שלילה, הגבלה או הטלת תנאים על היתר ההפעלה של אחד או יותר מהמובילים האוויריים של הצד המתקשר האמור.

11. מקום בו הדבר נדרש בשל קיומו של איום מיידי וחריג, צד מתקשר רשאי לנקוט פעולה זמנית לפני תום חמישה עשר (15) ימים.

12. בלי לפגוע בצורך לנקוט פעולה מיידיית על מנת להגן על ביטחון התובלה, הצדדים המתקשרים שבים ומאשרים כי כאשר הם שוקלים נקיטת אמצעי ביטחון, כל צד מתקשר יעריך השפעות כלכליות ותפעוליות אפשריות על הפעלת שירותי התובלה האווירית המסופקים לפי הסכם זה, ואלא אם הוא מוגבל על פי חוק, יביא גורמים כאמור בחשבון כאשר הוא קובע אילו אמצעים נחוצים ומתאימים לטיפול בחששות ביטחוניים אלה.

13. כל פעולה הננקטת בהתאם לס"ק 10 או 11 תופסק ברגע שהצד המתקשר האחר יציית להוראות סעיף זה.

14. על אף הוראות סעיף זה, הצדדים המתקשרים מסכימים כי צד לא יהיה מחויב לחשוף מידע העשוי להזיק לביטחון הלאומי של כל אחד מהצדדים המתקשרים.

סעיף 15

ניהול תעבורה אווירית

1. הצדדים המתקשרים מסכימים לקיים שיתוף פעולה הדוק בתחום ניהול התעבורה האווירית במגמה להרחיב את השמים האירופיים האחודים אל ישראל על מנת להגביר את הבטיחות ואת היעילות הכוללת של תעבורה אווירית אזרחית, להגדיל למצב מיטבי קיבולת ונפחי תנועה ולמזער עיכובים. על מנת לסייע במימוש מטרה זו, ישראל תהיה מעורבת בוועדת השמים האירופיים האחודים כמשקיפה. הוועדה המשותפת תפקח על הליך שיתוף פעולה זה.

2. במגמה לקדם את החלת חקיקת השמים האירופיים האחודים בשטחיהם :

(א) ישראל תנקוט את האמצעים הדרושים כדי להתאים את המבנים המוסדיים של ניהול התעבורה האווירית שלה לשמים האירופיים האחודים, בעיקר ע"י כינון גוף פיקוח לאומי למטרה זו, שיהיה בלתי תלוי לפחות מבחינה תפקודית בספק(י) שירותי התעבורה האווירית; וכן

(ב) האיחוד האירופי ישתף את ישראל ביוזמות מבצעיות מתאימות בתחום שירותי התעבורה האווירית, המרחב האווירי ויכולת פעולה הדדית הנובעים ישירות מהשמים האירופיים האחודים, בפרט באמצעות שילוב מתאים ב-SESAR.

3.

(א) הצדדים המתקשרים יוודאו כי החקיקה, הכללים או הנהלים שלהם הנוגעים בדבר יעמדו, לכל הפחות, בדרישות ובתקני הרגולציה המתייחסים לתובלה אווירית אשר מצוינים בפרק א' לחלק ב' של נספח 4 כמפורט בנספח 6.

(ב) הצדדים המתקשרים ישתדלו לפעול בהתאם לדרישות ולתקני הרגולציה המתייחסים לתובלה אווירית אשר מצוינים בפרק ב' לחלק ב' של נספח 4 כמפורט בנספח 6.

סעיף 16

סביבה

1. הצדדים המתקשרים מכירים בחשיבות ההגנה על הסביבה בקבעם וביישמם מדיניות תעופה בינלאומית.

2. הצדדים המתקשרים מכירים בכך שיש צורך בפעולה עולמית, אזורית, לאומית ו/או מקומית יעילה כדי למזער את השפעות התעופה האזרחית על הסביבה.

3. הצדדים המתקשרים מכירים בחשיבות העבודה המשותפת, ובמסגרת קיומם של דיונים רב-צדדיים, כדי לדון בהשפעות התעופה על הסביבה ועל הכלכלה ולמזער אותן, וכדי להבטיח שכל אמצעי מקל יעלה באופן מלא בקנה אחד עם יעדי הסכם זה.

4. אין בהסכם זה דבר שיתפרש כמגביל את סמכות הרשויות המוסמכות של צד מתקשר לנקוט את כל האמצעים המתאימים כדי למנוע או לטפל בדרך אחרת בהשפעות התובלה האווירית ובלבד שאמצעים כאמור מוחלים ללא הבדל לאום.

5. הצדדים המתקשרים יוודאו כי החקיקה, הכללים או הנהלים שלהם הנוגעים בדבר יספקו, לכל הפחות, את רמת דרישות ותקני הרגולציה המתייחסים לתובלה אווירית אשר מצוינים בחלק ג' לנספח 4, כמפורט בנספח 6.

סעיף 17

אחריות מוביל אווירי

1. הצדדים המתקשרים שבים ומאשרים את התחייבויותיהם לפי האמנה בדבר איחוד כללים מסוימים בתובלה בינלאומית באוויר, שנעשתה במונטריאול ב-28 במאי 1999 (אמנת מונטריאול).

2. הצדדים המתקשרים יוודאו כי החקיקה, הכללים או הנהלים שלהם הנוגעים בדבר יספקו, לכל הפחות, את רמת דרישות ותקני הרגולציה המתייחסים לתובלה אווירית אשר מצוינים בחלק ד' לנספח 4, כמפורט בנספח 6.

סעיף 18

זכויות צרכנים והגנה על נתונים אישיים

הצדדים המתקשרים יוודאו כי החקיקה, הכללים או הנהלים שלהם הנוגעים בדבר יספקו, לכל הפחות, את רמת דרישות ותקני הרגולציה המתייחסים לתובלה אווירית אשר מצוינים בחלק ה' לנספח 4, כמפורט בנספח 6.

סעיף 19

מערכות הזמנות ממוחשבות

הצדדים המתקשרים יחילו את החוקים והתקנות שלהם, כולל כללי תחרות, על הפעלת מערכות הזמנה ממוחשבות על בסיס הוגן ובלתי מפלה. מערכות ההזמנה הממוחשבות,

המובילים האוויריים וסוכנויות הנסיעות של צד מתקשר אחד ייהנו מיחס שווה ערך לזה המוענק למערכות ההזמנה הממוחשבות, למובילים האוויריים ולסוכנויות הנסיעות הפועלים בשטח הצד המתקשר האחר.

סעיף 20

היבטים חברתיים

הצדדים המתקשרים יוודאו כי החקיקה, הכללים או הנהלים שלהם הנוגעים בדבר יספקו, לכל הפחות, את רמת דרישות ותקני הרגולציה המתייחסים לתובלה אווירית אשר מצוינים בחלק ו' לנספח 4, כמפורט בנספח 6.

שער 3

הוראות מוסדיות

סעיף 21

פרשנות ואכיפה

1. הצדדים המתקשרים ינקטו את כל האמצעים המתאימים, בין כלליים ובין מסוימים, בכדי להבטיח מילוי של ההתחייבויות הנובעות מהסכם זה ויימנעו מכל אמצעי העשוי לסכן את השגת יעדי הסכם זה.

2. כל צד יהיה אחראי, בשטחו, לאכיפה הנאותה של הסכם זה, ובעיקר של דרישות ותקני הרגולציה המתייחסים לתובלה אווירית אשר מצוינים בחלק ו' לנספח 4, כמפורט בנספח 6.

3. כל צד מתקשר ימסור לצד המתקשר האחר את כל המידע והסיוע הדרושים בכפוף לדין בר ההחלה של הצד המתקשר, במקרה של חקירת הפרות אפשריות שהצד המתקשר האחר מבצע, בכפוף לכשירויות המתאימות שלו לפי הוראות הסכם זה.

4. בכל עת שהצדדים המתקשרים פועלים לפי הסמכויות המוענקות להם ע"י הסכם זה בנושאים שיש בהם עניין לצד המתקשר האחר אשר נוגעים לרשויות או לגורמים של הצד המתקשר האחר, הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האחר יעודכנו באופן מלא ויקבלו הזדמנות להגיב לפני קבלת החלטה סופית.

סעיף 22

הוועדה המשותפת

1. מוקמת בזאת ועדה המורכבת מנציגי הצדדים המתקשרים (להלן "הוועדה המשותפת"), אשר תהיה אחראית לניהול הסכם זה ותבטיח את יישומו הנאות. למטרה זו היא תגיש המלצות ותקבל החלטות במקרים הקבועים בהוראות הסכם זה.

2. החלטות הוועדה המשותפת יתקבלו בתמימות דעים ויחייבו את הצדדים המתקשרים. הצדדים המתקשרים ייתנו להן תוקף בהתאם לכלליהם.

3. הוועדה המשותפת תאמץ לעצמה את כללי הנוהל שלה.

4. הוועדה המשותפת תתכנס לפי הצורך וכאשר יידרש, ולפחות פעם בשנה. כל צד מתקשר רשאי לבקש זימון מפגש.

5. צד מתקשר רשאי בנוסף לבקש כינוס של הוועדה המשותפת כדי לנסות ליישב כל שאלה המתייחסת לפרשנותו או להחלטתו של הסכם זה. מפגש כאמור יתחיל בתאריך מוקדם ככל האפשר, אך לא יאוחר מחודשיים אחרי תאריך קבלת הבקשה, אלא אם כן הצדדים המתקשרים מסכימים אחרת.

6. למטרות היישום הנאות של הסכם זה, הצדדים המתקשרים יחליפו מידע, ולבקשת צד מתקשר, יקיימו התייעצויות במסגרת הוועדה המשותפת.

7. אם, לדעת אחד הצדדים המתקשרים, החלטה של הוועדה המשותפת איננה מיושמת כיאות ע"י הצד המתקשר האחר, הראשון רשאי לבקש שהנושא יידון בוועדה המשותפת. אם הוועדה המשותפת איננה יכולה ליישב את הנושא בתוך חודשיים מתאריך הפנייתו, הצד המתקשר המבקש רשאי לנקוט אמצעי מגן מתאימים לפי סעיף 24.

8. בהחלטות הוועדה המשותפת יפורטו תאריך יישומן אצל הצדדים המתקשרים וכל מידע אחר שעשוי להיות בו עניין עבור מפעילים כלכליים.

9. בלי לפגוע בהוראות ס"ק 2, במידה והוועדה המשותפת אינה מקבלת החלטה בנושא שהופנה אליה בתוך שישה חודשים מתאריך ההפנייה, הצדדים המתקשרים רשאים לנקוט אמצעי מגן זמניים מתאימים לפי סעיף 24.

10. הוועדה המשותפת רשאית לבחון שאלות המתייחסות להשקעות דו-צדדיות של השתתפות רוב, או שינויים בשליטה בפועל במובילים אוויריים של הצדדים המתקשרים.

11. הוועדה המשותפת תפתח שיתוף פעולה גם באמצעות :

(א) מילוי המטלות המוגדרות שלה בזיקה לתהליך שיתוף הפעולה הרגולטורי, כמפורט בשער 2 להסכם זה ;

(ב) טיפוח קשרי גומלין בדרג של מומחים בנושא יוזמות והתפתחויות חקיקתיות או רגולטוריות חדשות, כולל בתחומי הביטחון, הבטיחות, הסביבה, תשתית התעופה (כולל חלונות זמן להמראה ונחיתה), סביבה תחרותית והגנה של צרכנים ;

(ג) בדיקה סדירה של ההשפעות החברתיות של ההסכם כפי שהוא מיושם, בייחוד בתחום התעסוקה, ופיתוח מענה מתאים לחששות שנמצאו מוצדקים ;

(ד) הגעה להסכמה כללית בנוגע להצעות, גישות או מסמכים שטיבם נוהלי, אשר קשורים במישרין לתפקודו של הסכם זה ;

(ה) בחינה של תחומים אפשריים לשיתוף פעולה לטובת פיתוח נוסף של הסכם זה, כולל מתן המלצות לתיקונים להסכם זה ; וכן

(ו) טיפול ביישומו של פרק A.1 לנספח 4 (רשימת מובילים אוויריים הכפופים לאיסור הפעלה).

12. הצדדים שותפים ליעד של הגדלה מירבית של היתרונות לצרכנים, מובילים אוויריים, עבודה וקהילות בשני הצדדים ע"י הרחבת הסכם זה כך שיכלול מדינות שלישיות. למטרה זו, הוועדה המשותפת תפעל לפיתוח הצעה בנוגע לתנאים ולנהלים, כולל כל תיקון נחוץ להסכם זה, שיידרשו על מנת שמדינות שלישיות יצטרפו להסכם זה.

סעיף 23

יישוב מחלוקות ובוררות

1. כל צד מתקשר רשאי להפנות בצינורות הדיפלומטיים, למועצת ההתאגדות שהוקמה לפי הסכם ההתאגדות, כל מחלוקת המתייחסת להחלטתו או לפרשנותו של הסכם זה, אשר לא יושבה בהתאם לסעיף 22. למטרות הסכם זה, מועצת ההתאגדות שהוקמה לפי הסכם ההתאגדות תשמש כוועדה משותפת.

2. מועצת ההתאגדות רשאית ליישב את המחלוקת באמצעות החלטה.

3. הצדדים המתקשרים ינקטו בצעדים הדרושים ליישום ההחלטה הנזכרת בס"ק 2.

4. לא עלה בידי הצדדים המתקשרים ליישב את המחלוקת בהתאם לס"ק 2, המחלוקת, לבקשת צד מתקשר, תובא בפני בית דין לבוררות של שלושה בוררים בהתאם לנוהל המפורט להלן:

(א) כל צד מתקשר ימנה את הבורר שלו בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלתה של הודעה על הבקשה לבוררות ע"י בית הדין לבוררות, הממוענת ע"י הצד המתקשר האחר בצינורות הדיפלומטיים; על הצדדים המתקשרים למנות את הבורר השלישי בתוך שישים (60) ימים נוספים. לא מינה אחד הצדדים המתקשרים את הבורר שלו בתוך פרק הזמן המוסכם, או לא מונה הבורר השלישי בתוך פרק הזמן המוסכם, כל צד מתקשר רשאי לבקש מנשיא מועצת ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO) למנות את הבורר או הבוררים, מה שבר החלה;

(ב) על הבורר השלישי שמונה לפי תנאי ס"ק א) לעיל להיות אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים המתקשרים במועד המינוי, והוא ישמש כנשיא בית הדין לבוררות;

(ג) בית הדין לבוררות יסכים על כללי הנוהל שלו; וכן

(ד) בכפוף להחלטה הסופית של בית הדין לבוררות, הוצאות הבוררות יתחלקו באופן שווה בין הצדדים המתקשרים.

5. לבקשת צד מתקשר, בית הדין לבוררות רשאי להורות לצד המתקשר האחר ליישם אמצעי הקלה זמניים עד לפסיקה הסופית של בית הדין לבוררות.

6. בית הדין לבוררות ישתדל לאמץ כל החלטה זמנית או החלטה סופית בתמימות דעים. כאשר תמימות דעים איננה אפשרית, בית הדין לבוררות יאמץ את החלטותיו בהצבעת רוב.

7. אם אחד הצדדים המתקשרים אינו פועל בהתאם להחלטה של בית הדין לבוררות שהתקבלה לפי תנאי סעיף זה בתוך שלושים (30) ימים ממועד ההודעה על ההחלטה הנ"ל, הצד המתקשר האחר רשאי, כל עוד כשל זה נמשך, להגביל, להשעות או לשלול את הזכויות או זכויות היתר שהעניק לפי תנאי הסכם זה לצד המתקשר האחראי על הכשל.

סעיף 24

אמצעי מגן

1. הצדדים המתקשרים ינקטו כל אמצעי כללי או פרטני הנדרש למילוי התחייבויותיהם לפי הסכם זה. הם ידאגו לכך שהיעדים המפורטים בהסכם זה יושגו.

2. אם נראה לצד מתקשר כי הצד המתקשר האחר לא מילא אחר התחייבות הנדרשת לפי הסכם זה, הוא רשאי לנקוט באמצעים מתאימים. אמצעי מגן יוגבלו ביחס להיקפם ולמשכם אך ורק לדרוש ולהכרחי על מנת לתקן את המצב או לשמר את האיזון של הסכם זה. תינתן עדיפות לאמצעים שיגרמו להפרעה הקלה ביותר לתפקודו של הסכם זה.

3. צד מתקשר השוקל לנקוט אמצעי מגן יודיע לצד המתקשר האחר באמצעות הוועדה המשותפת וימסור את כל המידע הנוגע בדבר.

4. הצדדים המתקשרים יפתחו מיד בהתייעצויות בוועדה המשותפת במגמה למצוא פתרון אשר מקובל על הכול.

5. מבלי לפגוע בסעיפים 3 (1) (ד) (היתר) ו-4 (1) (ד) (סירוב, שלילה, השעייה או הגבלה של היתר) וסעיפים 13 (בטיחות התעופה) ו-14 (ביטחון התעופה), הצד המתקשר הנוגע בדבר

אינו רשאי לנקוט אמצעי מגן עד חלוף חודש אחד אחרי תאריך ההודעה לפי ס"ק 3, אלא אם כן הליך ההתייעצויות לפי סעיף 4 הושלם לפני תום פרק הזמן שנקבע.

6. הצד המתקשר הנוגע בדבר יודיע, ללא דיחוי, על האמצעים שנקטו לוועדה המשותפת וימסור את כל המידע הנוגע בדבר.

7. כל פעולה שנקטה לפי תנאי סעיף זה תושעה, ברגע שהצד המתקשר האחראי יעמוד בדרישות הסכם זה.

סעיף 25

הרחבה גיאוגרפית של ההסכם

הצדדים המתקשרים מתחייבים לנהל דו שיח מתמשך בכדי להבטיח את התאמתו של הסכם זה לתהליך ברצלונה, ויעדם הוא, כמטרה סופית, לכוון אזור תעופה אירופי-ים תיכוני משותף. אי לכך, האפשרות על הסכמה הדדית לתיקונים שיביאו בחשבון הסכמי תעופה אירופיים-ים תיכוניים נוספים תידון בוועדה המשותפת בהתאם לסעיף 22 (11).

סעיף 26

יחסים עם הסכמים אחרים

1. הוראות הסכם זה יגברו על ההוראות הנוגעות בדבר הכלולות בהסכמים ובהסדרים דו-צדדיים קיימים בין ישראל לבין המדינות החברות. עם זאת, על אף כל האמור בכל תנאי הסכם זה, זכויות טיס קיימות, וכן הסדרי ביטחון הנובעים מהסכמים דו-צדדיים אלה או הסדרים אחרים שאינם מכוסים בהסכם זה, או שהנם עדיפים, יכולים להמשיך להתקיים. ככל הנוגע למובילים האוויריים, ניתן להמשיך לממש זכויות והסדרים כאמור ע"י:

(א) מובילים אוויריים של האיחוד האירופי, ובלבד שאין אפליה בביצוע זכויות או הסדרים קיימים אלה בין מובילים אוויריים של האיחוד האירופי על בסיס לאום.

(ב) מובילים אוויריים של מדינת ישראל.

2. במידה והצדדים המתקשרים הופכים לצדדים להסכם רב-צדדי, או מאמצים החלטה שקיבל ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO) או ארגון בינלאומי אחר, הם יתייעצו בוועדה המשותפת כדי לקבוע אם יש לתקן הסכם זה כך שיביא בחשבון התפתחויות כאמור.

3. הסכם זה לא יפגע בכל החלטה של שני הצדדים המתקשרים ליישם המלצות עתידיות ש-ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO) עשוי להגיש. הצדדים המתקשרים לא יצטוו הסכם זה, או כל חלק ממנו, כבסיס להתנגדות לדיון ב-ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO) במדיניות חלופית או בכל עניין אחר המכוסה ע"י הסכם זה.

4. הצדדים המתקשרים מסכימים כי לא תהיה הגבלה או מניעה לכלול, בעתיד, סידורי ביטחון בין ממשלת מדינת ישראל לבין כל אחת מממשלות המדינות החברות באיחוד האירופי בנוגע לתחומים ביטחוניים שהינם מחוץ למסגרת הסמכות הבלעדית של האיחוד האירופי. עם זאת, הצדדים המתקשרים מסכימים (i) להעדיף, מקום שאפשר ובהתאם לס"ק 5 לסעיף 14, עריכת סידורי ביטחון ברמת האיחוד האירופי, ו-(ii), למסור לוועדה המשותפת את המידע הנוגע בדבר ביחס לסידורי ביטחון דו-צדדיים אלה, וזאת בכפוף לסעיף 14, ס"ק 14.

סעיף 27

תיקונים

1. אם אחד הצדדים המתקשרים מבקש לתקן את הוראות הסכם זה, הוא יודיע לוועדה המשותפת בהתאם. התיקונים להסכם זה ייכנסו לתוקף בהתאם לסעיף 30.

2. הוועדה המשותפת רשאית, לפי הצעת אחד הצדדים המתקשרים ובהתאם לסעיף זה, להחליט לשנות את הנספחים להסכם זה.

3. הסכם זה יהיה ללא פגיעה בזכותו של כל צד מתקשר, בכפוף לציות לעקרון אי-האפליה ולהוראות הסכם זה, לאמץ באופן חד-צדדי חקיקה חדשה או לתקן את חקיקתו הקיימת בתחום התובלה האווירית הנזכרת בנספח 4, וזאת מתוך כבוד לעקרון אי-האפליה ובהתאם להוראות הסכם זה.

4. כאשר אחד הצדדים המתקשרים שוקל חקיקה חדשה או תיקון לחקיקה קיימת בתחומי התובלה האווירית המצוינים בנספח 4, הוא יודיע לצד המתקשר האחר כפי שמתאים ואפשרי. אספקת מידע כאמור, ובהתאם לבקשתו של אחד הצדדים המתקשרים, חילופי דעות מוקדמים, יכולים להיערך בוועדה המשותפת.

5. כל צד מתקשר, באופן סדיר ומוקדם ככל שמתאים, יודיע לצד המתקשר האחר על חקיקה חדשה שהתקבלה או על תיקונים לחקיקתו הקיימת בתחומי התובלה האווירית המצוינים בנספח 4. אספקת מידע כאמור יכולה להתקיים בוועדה המשותפת. לבקשת צד מתקשר, הוועדה המשותפת תקיים בתוך ששים ימים חילופי דעות על ההשלכות של חקיקה חדשה או תיקון חקיקה כאמור על תפקודו הנאות של הסכם זה.

6. על מנת להגן על תפקודו הנאות של הסכם זה, הוועדה המשותפת:

(א) תאמץ החלטה המתקנת את נספחים 4 ו/או 6 להסכם זה בכדי לשלב בהם, במידת הצורך על בסיס הדדיות, את החקיקה החדשה או את תיקון החקיקה הנדונים; או

(ב) תאמץ החלטה על כך שהחקיקה החדשה או תיקון החקיקה הנדונים ייחשבו כתואמים הסכם זה; או

(ג) תחליט על אמצעים אחרים כלשהם, שייושמו תוך פרק זמן סביר, ביחס לחקיקה החדשה או לתיקון הנדונים.

סעיף 28

סיום

1. הסכם זה נעשה לפרק זמן בלתי מוגבל.

2. כל צד רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב בצינורות הדיפלומטיים לצד האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תישלח בו זמנית ל-ארגון התעופה

האזרחית הבינלאומי (ICAO). הסכם זה יבוא לידי סיום בחצות לפי שעון גריניץ' בתום עונת התעבורה של IATA שבתוקף שנה אחת אחרי תאריך ההודעה בכתב על הסיום, אלא אם כן ההודעה נמשכת בחזרה בהסכמת הצדדים המתקשרים לפני תום תקופה זו.

סעיף 29

רישום אצל ארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית והאומות המאוחדות

הסכם זה וכל תיקון בו יירשמו אצל ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO) ומזכירות האו"מ.

סעיף 30

החלה וכניסה לתוקף

1. הסכם זה יוחל באופן זמני, בהתאם לחוקים הלאומיים של הצדדים המתקשרים, מתאריך חתימתו ע"י הצדדים המתקשרים.

2. הסכם זה ייכנס לתוקף חודש אחד אחרי תאריך האיגרת האחרונה בחילופי איגרות דיפלומטיות בין הצדדים המתקשרים המאשרת כי כל הנהלים הדרושים לכניסתו לתוקף של הסכם זה הושלמו. למטרות חילופין אלה, ישראל תמסור למזכירות הכללית של מועצת האיחוד האירופי את האיגרת הדיפלומטית שלה לאיחוד האירופי ולמדינות החברות בו, והמזכירות הכללית של מועצת האיחוד האירופי תמסור לישראל את האיגרת הדיפלומטית מהאיחוד האירופי והמדינות החברות בו. האיגרת הדיפלומטית מהאיחוד האירופי והמדינות החברות בו תכלול שדרים מכל מדינה חברה המאשרים כי הנהלים הנדרשים שלה לכניסתו לתוקף של הסכם זה הושלמו.

לראיה החתומים מטה, שהוסמכו לכך כדין איש על-ידי ממשלתו, חתמו על הסכם זה.

נעשה ב _____ ביום _____ לפי הלוח העברי, שהוא יום _____, בשני עותקים, בשפות בולגרית, צ'כית, דנית, הולנדית, אנגלית, אסטונית, פינית, צרפתית, גרמנית, יוונית, הונגרית, איטלקית, לטבית, ליטאית, מלטיזית, פולנית, פורטוגזית, רומנית, סלובקית, סלובנית, ספרדית, שוודית ועברית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה.

נספח 1

שירותים מוסכמים ונתיבים מפורטים

1. נספח זה כפוף להוראות המעבר הכלולות בנספח 2 להסכם זה.
2. כל צד מתקשר מעניק למובילים האוויריים של הצד המתקשר האחר את הזכויות לספק שירותי תובלה אווירית בנתיבים המפורטים להלן:
 - (א) למובילים אוויריים של האיחוד האירופי:

נקודות באיחוד האירופי – נקודת ביניים אחת או יותר במדינות Euromed1, מדינות ECAA 2 או מדינות הרשומות בנספח 3 – נקודה אחת או יותר בישראל.
 - (ב) למובילים אוויריים של ישראל:

נקודות בישראל - נקודת ביניים אחת או יותר במדינות Euromed, מדינות ECAA או מדינות הרשומות בנספח 3 - נקודה אחת או יותר באיחוד האירופי.
3. השירותים המופעלים, בהתאם לס"ק 2 לנספח זה, יתחילו או יסתיימו בשטח ישראל, למובילים אוויריים ישראלים, ובשטח האיחוד האירופי, למובילים אוויריים של האיחוד האירופי.
4. המובילים האוויריים של כל צד מתקשר רשאים בכל טיסה או בכל הטיסות ובהתאם לשיקול דעתם:
 - (א) להפעיל טיסות בכיוון אחד או בשני הכיוונים;

(ב) לשלב מספרי טיסות שונים בהפעלה של כלי טיס אחד ;

(ג) לשרת נקודות ביניים כמפורט בס"ק 2 לנספח זה ונקודות בשטחי הצדדים המתקשרים בכל שילוב ובכל סדר ;

(ד) לבטל עצירות בכל נקודה או נקודות ;

(ה) להעביר תנועה מכל כלי טיס שלהם לכל כלי טיס אחר שלהם בכל נקודה ;

(ו) לערוך חניות בכל נקודה, בין אם בשטח צד מתקשר או מחוץ לו, בלי לפגוע בסעיף 2 (2) (זכויות טיס) להסכם זה ;

(ז) להוביל תנועה במעבר דרך שטח הצד המתקשר האחר ; וכן

(ח) לשלב תנועה באותו כלי טיס ללא תלות במוצאה של התנועה האמורה.

5. כל צד מתקשר יתיר לכל מוביל אווירי לקבוע את התדירות והקיבולת של התובלה האווירית הבינלאומית שהוא מציע בהתבסס על שיקולים מסחריים בשוק. בהתאם לזכות זו, צד מתקשר לא יגביל באופן חד צדדי את היקף התנועה, התדירות או סדירות השירות, או את הסוג או הסוגים של כלי טיס שמפעיל המוביל האווירי של הצד המתקשר האחר, אלא מנימוקי מכס, נימוקים טכניים, תפעוליים, סביבתיים או מנימוקי הגנה על בריאות הציבור, או במסגרת החלת סעיף 7 של הסכם זה.

6. המובילים האוויריים של כל צד מתקשר רשאים לשרת, כולל במסגרת הסדרי קוד משותף, כל נקודה הנמצאת במדינה שלישית שאיננה כלולה בנתיבים המפורטים, ובלבד שאינם מממשים זכויות טיס לפי החופש החמישי.

7. על אף כל הוראה אחרת של נספח זה, הסכם זה אינו מעניק כל זכויות המאפשרות הפעלה של תובלה אווירית בינלאומית אל/מ/דרך מדינות שלישיות שאין להן יחסים דיפלומטיים עם כל הצדדים המתקשרים.

נספח 2

הוראות מעבר

1. על אף ס"ק 2 ו-3 לנספח זה, כל הזכויות, כולל זכויות טיס, וזכויות אחרות עודפות שכבר ניתנות מכוח הסכמים או הסדרים דו-צדדיים הקיימים בין ישראל לבין מדינות חברות באיחוד האירופי נכון לתאריך החתימה על הסכם זה, יימשך מימושם בהתאם להוראות סעיף 3 להסכם זה. בכל הנוגע למובילים אוויריים, זכויות והסדרים אלה יכולים להמשיך להיות ממומשים על ידי:

(א) מובילים אוויריים של האיחוד האירופי, ובלבד שאין אפליה במימוש זכויות קיימות או הסדרים אחרים אלה בין מובילים אוויריים של האיחוד האירופי על בסיס לאומיות.

(ב) מובילים אוויריים של מדינת ישראל.

2. לשירותי נוסעים, מטען ו/או דואר, בנפרד או במשולב, מובילים אוויריים של ישראל ושל מדינות חברות באיחוד האירופי יהיו זכאים לממש זכויות טיס לפי החופש השלישי והרביעי בנתיבים המפורטים בכפוף להוראות המעבר הבאות:

(א) מתאריך החתימה על הסכם זה ולשירותים אוויריים סדירים בלבד:

i. לכל נתיב, להוציא אלה המפורטים בנספח 5, מובילים אוויריים מורשים יהיו זכאים להפעיל את מספר התדירות השבועיות הזמינות לפי ההסכמים או ההסדרים הדו-צדדיים המתאימים בני ההחלה או שבע (7) תדירות שבועיות, לפי המספר הגבוה ביותר; וכן

ii. לנתיבים המפורטים בנספח 5, מובילים אוויריים מורשים יהיו זכאים להפעיל מספר תדירות שבועיות כמפורט בנספח 5.

מתאריך החתימה על הסכם זה, לא יהיו כל הגבלות ביחס למספר המובילים האוויריים המורשים לנתיב לכל אחד הצדדים המתקשרים.

(ב) מהיום הראשון של עונת הקיץ הראשונה בהתאם לעונות IATA שאחרי תאריך החתימה על הסכם זה, ולשירותים אוויריים סדירים בלבד, מובילים אוויריים מורשים יהיו זכאים להפעיל:

i. לנתיבים המפורטים בחלק א' לנספח 5 להסכם זה, שלוש (3) תדירויות שבועיות נוספות ביחס למספר התדירויות השבועיות המפורט בחלק א' לנספח 5; וכן

ii. לכל נתיב אחר, כולל הנתיבים המפורטים בחלק ב' לנספח 5, שבע (7) תדירויות שבועיות נוספות ביחס למספר התדירויות השבועיות הנובע מהחלת ס"ק א' i. ו-א' ii. לעיל.

(ג) מהיום הראשון של עונת הקיץ השנייה בהתאם לעונות IATA שאחרי תאריך החתימה על הסכם זה, ולשירותים אוויריים סדירים בלבד, מובילים אוויריים מורשים יהיו זכאים להפעיל:

i. לנתיבים המפורטים בחלק א' לנספח 5 להסכם זה, שלוש (3) תדירויות שבועיות נוספות ביחס למספר התדירויות השבועיות הנובע מהחלת ס"ק ב' i. לעיל; וכן

ii. לכל נתיב אחר, כולל הנתיבים המפורטים בחלק ב' לנספח 5, שבע (7) תדירויות שבועיות נוספות ביחס למספר התדירויות השבועיות הנובע מהחלת ס"ק ב' ii. לעיל.

(ד) בכפוף לס"ק 4 להלן, מהיום הראשון של עונת הקיץ השלישית בהתאם לעונות IATA שאחרי תאריך החתימה על הסכם זה, ולשירותים אוויריים סדירים בלבד, מובילים אוויריים מורשים יהיו זכאים להפעיל:

i. לנתיבים המפורטים בחלק א' לנספח 5 להסכם זה, ארבע (4) תדירויות שבועיות נוספות ביחס למספר התדירויות השבועיות הנובע מהחלת ס"ק ג' i. לעיל; וכן

ii. לכל נתיב אחר, כולל הנתיבים המפורטים בחלק ב' לנספח 5, שבע (7) תדירויות שבועיות נוספות ביחס למספר התדירויות השבועיות הנובע מהחלת ס"ק ג' ii. לעיל.

ה) מהיום הראשון של עונת הקיץ הרביעית בהתאם לעונות IATA שאחרי תאריך החתימה על הסכם זה, ולשירותים אוויריים סדירים בלבד, מובילים אוויריים מורשים יהיו זכאים להפעיל:

i. לנתיבים המפורטים בחלק א' לנספח 5 להסכם זה, ארבע (4) תדירויות שבועיות נוספות ביחס למספר התדירויות השבועיות הנובע מהחלת ס"ק ד) i. לעיל; וכן

ii. לכל נתיב אחר, כולל הנתיבים המפורטים בחלק ב' לנספח 5, שבע (7) תדירויות שבועיות נוספות ביחס למספר התדירויות השבועיות הנובע מהחלת ס"ק ד) ii. לעיל.

ו) מהיום הראשון של עונת הקיץ החמישית בהתאם לעונות IATA שאחרי תאריך החתימה על הסכם זה, הוראות נספח 1 יחולו ומובילים אוויריים של הצדדים המתקשרים יהיו זכאים להפעיל זכויות טיס לפי החופש השלישי והרביעי בנתיבים המפורטים ללא כל הגבלות ביחס לקיבולת, לתדירות השבועיות או לסדירות השירות.

3. ביחס לשירותים אוויריים לא סדירים;

א) מתאריך החתימה על הסכם זה, הפעלות של שירותים אוויריים לא סדירים ימשיכו להישאר כפופות לאישור הרשויות הנוגעות בדבר של הצדדים המתקשרים, אשר ישקלו בחיוב בקשות כאמור, וכן

ב) מהתאריך המפורט בס"ק 2. ו) לעיל, הוראות נספח 1 יחולו והמובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים יהיו זכאים להפעיל בחופשיות זכויות טיס לפי החופש השלישי והרביעי בנתיבים המפורטים ללא כל הגבלה ביחס לקיבולת, לתדירויות השבועיות, מספר המובילים האוויריים המורשים או סדירות השירות.

4. לפני התאריך המפורט בס"ק 2. ד) לנספח זה, הוועדה המשותפת תתכנס כדי לבחון את יישומו של הסכם זה ולהעריך את ההשפעה המסחרית של שני השלבים הראשונים של תקופת המעבר המתוארת בנספח זה. על בסיס הערכה כאמור, ובלי לפגוע בסמכותה בהתאם לסעיף 22 להסכם זה, הוועדה המשותפת רשאית להחליט בתמימות דעים:

א) לדחות, לפרק זמן מוסכם הדדית, אשר לא יעלה על שנתיים, את יישום ס"ק 2. ד), 2. ה) ו-2. בנתיבים מסוימים, במקרה שההערכה הנ"ל קובעת שהייתה עקיפה של הגבלות המוטלות על שירותים אוויריים סדירים באמצעות הפעלת שירותים אוויריים לא סדירים או שקיים חוסר איזון מהותי בהיקף התנועה שמובילים המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים העלול לסכן שימור של שירותים אוויריים; או

ב) להגדיל את מספר התדירויות הנוספות כמפורט בס"ק 2. ד) i. ו-2. ה) i.

לא הצליחה הוועדה המשותפת להגיע להסכם, צד מתקשר רשאי לנקוט אמצעי מגן נאותים לפי סעיף 24 להסכם.

5. היישום וההחלה ע"י ישראל של דרישות רגולטוריות ותקנים הקיימים בחקיקת האיחוד האירופי בהתייחס לתובלה אווירית הנזכרים בנספח 4 יקבלו תוקף בהחלטה של הוועדה המשותפת על בסיס הערכה של האיחוד האירופי. הערכה כאמור תתקיים במוקדם מבין (i) התאריך שבו ישראל מודיעה לאיחוד האירופי על השלמתה את תהליך ההתאמה בהתבסס על נספח 4 להסכם זה, או (ii) שלוש שנים אחרי כניסתו לתוקף של הסכם זה.

6. על אף הוראות נספח 1, ובלי לפגוע בסעיף 26 (1) להסכם זה ובס"ק 1 לנספח זה, עד לרגע אימוץ ההחלטה הנזכרת בס"ק 5 לנספח זה, למובילים האוויריים של שני הצדדים המתקשרים לא יתאפשר לממש זכויות טיס לפי החופש החמישי, כולל בין נקודות בתוך שטח האיחוד האירופי, בהפעילם את השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

נספח 3

רשימת מדינות אחרות הנזכרות בסעיפים 3, 4 ו-8 להסכם ובנספח 1

1. הרפובליקה של איסלנד (לפי ההסכם בדבר אזור כלכלי אירופי)
2. נסיכות ליכטנשטיין (לפי ההסכם בדבר אזור כלכלי אירופי)
3. ממלכת נורווגיה (לפי ההסכם בדבר אזור כלכלי אירופי)
4. הקונפדרציה השווייצרית (לפי ההסכם בין הקהילה האירופית לבין הקונפדרציה השווייצרית).

נספח 4

כללים המתייחסים לתעופה אזרחית

הדרישות הרגולטוריות והתקנים המקבילים של האיחוד האירופי הנזכרים בהסכם זה יהיו על בסיס הדינים הבאים. מקום שנחוץ, התאמות ספציפיות לכל דין פרטני מפורטות בזה. הדרישות הרגולטוריות והתקנים המקבילים יהיו בני החלה בהתאם לנספח 6 אלא אם כן נקבע אחרת בנספח זה או בנספח 2 בדבר הוראות מעבר.

A. בטיחות התעופה

A.1 רשימת מובילים אוויריים הכפופים לאיסור הפעלה

ישראל תנקוט, מוקדם ככל האפשר, אמצעים המקבילים לאלה שנקטו מדינות החברות בא"א על בסיס רשימת המובילים האוויריים לגביהם קיים איסור הפעלה מטעמי בטיחות.

האמצעים יינקטו בהתאם לכללים הנוגעים בדבר המתייחסים לכינון ולפרסום של רשימת המובילים האוויריים לגביהם קיים איסור הפעלה ולדרישות המידע לנוסעים דרך האוויר בדבר זהות המוביל האווירי המפעיל את הטיסה שהם נוסעים בה, הקבועים בחקיקת הא"א הבאה:

מס' 2111/2005

תקנה (EC) מס' 2111/2005 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מיום 14 בדצמבר 2005 בדבר כינון רשימת קהילה של מובילים אוויריים לגביהם קיים איסור הפעלה והודעה לנוסעים דרך האוויר על זהות המוביל האווירי המפעיל את הטיסה שהם נוסעים בה, וביטול סעיף 9 להנחיה EC/2004/36

הוראות נוגעות בדבר: סעיפים 1 עד 13, נספח

מס' 473/2006

תקנת מועצה (EC) מס' 473/2006 מ-22 במארס 2006 המפרטת כללים מיישמים לרשימת הקהילה של מובילים אוויריים לגביהם קיים איסור הפעלה בתוך הקהילה כנזכר בפרק 2 לתקנה (EC) מס' 2111/2005 של הפרלמנט האירופי והמועצה

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1 עד 6, נספחים א עד ג

מס' 474/2006

תקנת מועצה (EC) מס' 474/2006 מ-22 במארס 2006 המכוננת רשימת קהילה של מובילים אוויריים לגביהם קיים איסור הפעלה בתוך הקהילה כנזכר פרק 2 לתקנה (EC) מס' 2111/2005 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה כפי היא מתוקנת בקביעות ע"י תקנות המועצה

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1 עד 3, נספחים א עד ב

במקרה שאמצעי מעלה חששות חמורים אצל ישראל, ישראל רשאית להשהות את החלתו, וללא עיכוב מיותר, תביא את העניין בפני הוועדה המשותפת בהתאם לסעיף 22 (11) (ו') להסכם זה.

A.2 חקירת תאונות/תקריות ודיווח על אירועים

A.2.1 : מס' 996/2010

תקנה (EU) מס' 996/2010 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-20 באוקטובר 2010 בדבר החקירה והמניעה של תאונות ותקריות בתעופה אזרחית וביטול הנחיה EC/94/56

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1 - 5, 8 - 18(2), 20 - 21, 23, נספח

A.2.2 : מס' 2003/42

הנחיה EC/2003/42 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-13 ביוני 2003 בדבר דיווח על אירועים בתעופה אזרחית

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1 - 6, 8 - 9

B. ניהול תעבורה אווירית

תקנות יסוד

חלק א:

B.1 : מס' 549/2004

תקנה (EC) מס' 549/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 המפרטת את המבנה ליצירת השמים האירופיים האחידים (תקנת המבנה)

הוראות נוגעות בדבר: סעיפים 1(1)-(3), 2, 4(1)-(4), 9 - 10, 11(1)-(2), 11(3)(b), 11(3)(d), 11 (4)-(6), 13

B.2 : מס' 550/2004

תקנה (EC) מס' 550/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 בדבר אספקת שירותי ניהול תעבורה אווירית בשמים האירופיים האחידים (תקנת אספקת השירות)

הוראות נוגעות בדבר: סעיפים 2(1) עד 2(2), 2(4) עד 2(6), 4, 7(1)-(2), 7(4)-(5), 7(7), 8(1), 8(3)-(4), 9, 10-11, 12(1)-(4), 18(1)-(2), נספח 2

B.3 : מס' 551/2004

תקנה (EC) מס' 551/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 בדבר הארגון והשימוש במרחב האווירי בשמים האירופיים האחידים (תקנת המרחב האווירי)

הוראות נוגעות בדבר: סעיפים 1, a3, 4, 6(1) – 5, 6(7), 7(1), 7(3), 8

B.4 : מס' 552/2004

תקנה (EC) מס' 552/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 בדבר יכולת פעולה משולבת של רשת ניהול התנועה האווירית האירופית (תקנת יכולת הפעולה המשולבת)

הוראות נוגעות בדבר: סעיפים 1 עד 3, 4(2), 5 עד 6a, 7(1), 8, נספחים 1 עד 5

תקנות מס' 549/2004 עד 552/2004 שתוקנו ע"י תקנה (EC) מס' 1070/2009 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-21 באוקטובר 2009, המתקנת את תקנות 2009 (EC) מס' 549/2004, (EC) מס' 550/2004, (EC) מס' 551/2004 ו-(EC) מס' 552/2004 על מנת לשפר את התפקוד ואת הקיימות של מערכת התעופה האירופית

B.5 : תקנה (EC) מס' 216/2008 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-20 בפברואר 2008 בדבר כללים אחידים בתחום התעופה האזרחית וכינון סוכנות אירופית לבטיחות תעופה, וביטול הנחיית המועצה EEC/91/670, תקנה (EC) מס' 1592/2002 והנחיה EC/2004/36, כפי שתוקנו ע"י תקנה (EC) מס' 1108/2009 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-21 באוקטובר 2009 המתקנת את תקנה (EC) מס' 216/2008 בתחום שדות התעופה, ניהול התעבורה האווירית וספקי שירותי התעבורה האווירית, ומבטלת את הנחיה EC/2006/23

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 3, b8 (1) – (3), b8 (5) – (6), c8 (1) – (10), נספח b5

חלק ב' :

B.2 מס' 550/2004

תקנה (EC) מס' 550/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 בדבר אספקת שירותי ניהול תעבורה אווירית בשמים האירופיים האחידים (תקנת אספקת השירות)

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 2(3), 7(6), 7(8), 8(2), 8(5), a9(1) עד a9(5), 13

B.3 : מס' 551/2004

תקנה (EC) מס' 551/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 בדבר הארגון והשימוש במרחב אווירי בשמים האירופיים האחידים (תקנת המרחב האווירי)

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 3, 6 (6)

תקנות מס' 549/2004 עד 552/2004 שתוקנו ע"י תקנה (EC) מס' 1070/2009 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-21 באוקטובר 2009, המתקנת את תקנות 2009 (EC) מס' 549/2004, (EC) מס' 550/2004, (EC) מס' 551/2004 ו-(EC) מס' 552/2004 על מנת לשפר את התפקוד ואת הקיימות של מערכת התעופה האירופית

B.5 : תקנה (EC) מס' 216/2008 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-20 בפברואר 2008 בדבר כללים אחידים בתחום התעופה האזרחית וכינון סוכנות אירופית לבטיחות תעופה, וביטול הנחיית המועצה EEC/91/670/EEC, תקנה (EC) מס' 1592/2002 והנחיה EC/2004/36, כפי שתוקנו ע"י תקנה (EC) מס' 1108/2009 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-21 באוקטובר 2009 המתקנת את תקנה (EC) מס' 216/2008 בתחום שדות התעופה, ניהול התעבורה האווירית וספקי שירותי התעבורה האווירית, ומבטלת את הנחיה EC/2006/23

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים (4)b8, (4)c8, (10), נספח (4)b5

כללים מיישמים

הדינים הבאים יהיו בני החלה ונוגעים בדבר אלא אם כן נקבע אחרת בנספח 6 ביחס לדרישות הרגולטוריות ולתקנים המקבילים המתייחסים ל"תקנות היסוד":

מבנה (תקנה (EC) מס' 549/2004)

- תקנת מועצה (EU) מס' 691/2010 מ-29 ביולי 2010 המפרטת תכנית ביצוע לשירותי תעבורה אווירית ולתפקודי רשת ומתקנת את תקנה (EC) מס' 2096/2005 המפרטת דרישות משותפות לאספקת שירותי תעבורה אווירית

אספקת השירות (תקנה (EC) מס' 550/2004)

- תקנת מועצה (EC) מס' 482/2008 מ-30 במאי 2008 המכוננת מערכת אבטחת תוכנה שתיושם ע"י ספקי שירותי תעבורה אווירית ומתקנת את נספח 2 לתקנה (EC) מס' 2096/2005

המרחב האווירי (תקנה (EC) מס' 551/2004)

- תקנת מועצה (EC) מס' 255/2010 מ-25 במארס 2010 הקובעת כללים נפוצים בדבר ניהול זרימת תעבורה אווירית
- תקנת מועצה (EC) מס' 730/2006 מ-11 במאי 2006 בדבר סיווג מרחב אווירי וגישה של טיסות הפועלות לפי כללי טיסת ראייה מעל לגובה טיסה 195
- תקנת מועצה (EC) מס' 2150/2005 מ-23 בדצמבר 2005 הקובעת כללים נפוצים בדבר שימוש גמיש במרחב אווירי

יכולת פעולה משולבת (תקנה (EC) מס' 552/2004)

- תקנת מועצה (EU) מס' 677/2011 מ-7 ביולי 2011 הקובעת כללים מפורטים בדבר יישום תפקודי רשת של ניהול תעבורה אווירית (ATM) ומתקנת את תקנה (EU) מס' 691/2010
- תקנת מועצה (EU) מס' 929/2010 מ-18 באוקטובר 2010 המתקנת את תקנה (EC) מס' 1033/2006 ביחס להוראות ICAO הנזכרות בסעיף 3 (1)
- תקנת מועצה (EU) מס' 73/2010 מ-26 בינואר 2010 הקובעת דרישות ביחס לאיכות הנתונים התעופתיים והמידע התעופתי לשמים אירופיים אחידים
- תקנת מועצה (EC) מס' 262/2009 מ-30 במארס 2009 הקובעת דרישות להקצאה משותפת ולשימוש של קודי אינטרוגטור סוג S לשמים אירופיים אחידים
- תקנת מועצה (EC) מס' 633/2007 מ-7 ביוני 2007 הקובעת דרישות להחלת נוהל העברת הודעות טיסה המשמש למטרות הודעה, תיאום והעברת טיסות בין יחידות פיקוח על תעבורה אווירית
- תקנת מועצה (EC) מס' 1033/2006 מ-4 ביולי 2006 הקובעת את הדרישות בדבר נהלים לתכניות טיסה בשלב הקדם-טיסה לשמים האירופיים האחידים
- תקנת מועצה (EC) מס' 1032/2006 מ-6 ביולי 2006 הקובעת דרישות למערכות אוטומטיות לחילופי נתוני טיסה למטרת הודעה, תיאום והעברת טיסות בין יחידות פיקוח על תעבורה אווירית

דרישות ניהול תעבורה אווירית/ אספקת שירותי תעבורה אווירית ומידע תעופתי הנובעות מתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009

- תקנת מועצה (EC) מס' 805/2011 מ-10 באוגוסט 2011 הקובעת כללים מפורטים לרישיונות ותעודות מסוימות של פקחי תעבורה אווירית בהתאם לתקנה (EC) מס' 216/2008 של האיחוד האירופי ושל המועצה
- תקנת מועצה מיישמת (EU) מס' 1034/2011 מ-17 באוקטובר 2011 בדבר בקרת בטיחות בשירותי ניהול תעבורה אווירית ואספקת שירותי תעבורה אווירית ומתקנת את תקנה (EU) מס' 691/2010
- תקנת מועצה מיישמת (EU) מס' 1035/2011 מ-17 באוקטובר 2011 הקובעת דרישות נפוצות לאספקת שירותי תעבורה אווירית ומתקנת את תקנות (EC) מס' 482/2008 ו-(EU) מס' 691/2010

C. סביבה

C.1 : מס' 2002/30

הנחיה 2002/30/EC של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-26 במארס 2002 בדבר כינון כללים ונהלים ביחס להנהגת הגבלות תפעול הקשורות לרעש בשדות תעופה של הקהילה כפי שתוקנה או הותאמה ע"י כתב ההצטרפות מ-2003 וכתב ההצטרפות מ-2005 הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 3 עד 5, 7, 9-10, 11 (2), 12, נספח 2 (1)-(3)

C.2 : מס' 2006/93

הנחיה 2006/93/EC של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-12 בדצמבר 2006 בדבר הסדרה של הפעלת מטוסים המכוסים ע"י חלק 2, פרק 3, כך 1 לנספח 16 לאמנת התעופה האזרחית בינלאומית, מהדורה שנייה (1988) הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1 עד 3, 5

D. אחריות מובילים אוויריים

D.1 : מס' 2027/97

תקנת המועצה (EC) מס' 2027/97 מ-9 באוקטובר 1997 בדבר אחריות מובילים אוויריים במקרה של תאונות כפי שתוקנה ע"י :

- תקנה (EC) מס' (889/2002) של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-13 במאי 2002 המתקנת את תקנת המועצה (EC) מס' 2027/97 הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 2 (1) (a), 2 (1) (c) – (g), 3 עד 6

E. זכויות צרכנים והגנה על נתונים אישיים

E.1 : מס' 90/314

הנחיית מועצה 90/314/EEC מ-13 ביוני 1990 בדבר חבילות נסיעה, חבילות נופש וחבילות תיור

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1-4(2), 4(4)-(7), 5-6.

E.2 : מס' 95/46

הנחיה 95/46/EC של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-24 באוקטובר 1995 בדבר ההגנה על יחידים ביחס לעיבוד נתונים אישיים והתנועה החופשית של נתונים כאמור

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1 עד 34

E.3 : מס' 261/2004

תקנה (EC) מס' 261/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-11 בפברואר 2004 המכוננת כללים משותפים בדבר פיצוי וסיוע לנוסע במקרה של סירוב עלייה למטוס וביטול או עיכוב ממושך של טיסה ומבטלת את תקנה (EEC) מס' 295/91

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1 עד 16

E.4 : מס' 1107/2006

תקנה (EC) מס' 1107/2006 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-5 ביולי 2006 בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת הנוסעים דרך האוויר

הוראות נוגעות בדבר : סעיפים 1(1), 2 עד 16, נספחים 1 עד 2

F. היבטים חברתיים

F.1 : מס' 2000/79

F.1 : הנחיית המועצה 2000/79/EEC מ-27 בנובמבר 2000 בנוגע להסכם האירופי בדבר ארגון זמן העבודה של עובדים ניידים בתעופה האזרחית שנעשה ע"י איגוד המובילים האוויריים האירופיים (AEA), הפדרציה האירופית של עובדי התחבורה (ETF), התאחדות תא הטייס האירופית (ECA), איגוד המובילים האוויריים באזורים האירופיים (ERA) ואיגוד המובילים האוויריים הבינלאומי (IACA)

הוראות נוגעות בדבר : סעיף 1(1) וסעיפים 2 עד 9 לנספח

נספח 5

חלק א': תדירויות בסיס מוסכמות בנתיבים מסוימים השוות ל-14 או יותר

<u>סוג השירות</u>	<u>נתיבים</u>		<u>קיבולת בסיס (תדירויות שבועיות)</u>
נוסעים	וינה	תל-אביב (TLV)	למוביל הראשון : 14 למוביל שני ולבאים אחריו : 3
נוסעים	פריס (CDG - ORY - BVA)	תל-אביב (TLV)	למוביל הראשון : בלתי מוגבל למוביל שני ולבאים אחריו : 7
נוסעים	פרנקפורט	תל-אביב (TLV)	14
נוסעים	אתונה	תל-אביב (TLV)	14
נוסעים	רומא	תל-אביב (TLV)	25
נוסעים	מדריד	תל-אביב (TLV)	21
נוסעים	לונדון (LHR)	תל-אביב (TLV)	לשני המובילים הראשונים : בלתי מוגבל

חלק ב': תדירויות בסיס מוסכמות בנתיבים מסוימים הגבוהות מ-7 אך נמוכות מ-14

<u>סוג השירות</u>	<u>נתיבים</u>		<u>קיבולת בסיס (תדירויות שבועיות)</u>
נוסעים	מילנו	תל-אביב (TLV)	13
נוסעים	ברלין	תל-אביב (TLV)	11
נוסעים	ברצלונה	תל-אביב (TLV)	10
נוסעים	מינכן	תל-אביב (TLV)	10

נספח 6

**דרישות רגולטוריות ותקנים שנדרש לעמוד בהם בעת יישום חקיקת האיחוד האירופי
הרשומה בנספח 4 להסכם התעופה האירופי-ים תיכוני א"א-ישראל**

תניית פטור : אין בנספח זה דבר שיפגע בהחלת דין הא"א בתוך הא"א.

חלק A.2 : חקירת תאונות/תקריות ודיווח על אירועים

**A.2.1 : תקנה (EU) מס' 996/2010 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-20 באוקטובר
2010 בדבר החקירה והמניעה של תאונות ותקריות בתעופה אזרחית וביטול הנחיה
94/56/EC**

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן מס')	תקן
1	A2.1.1.1	מטרתה של תקנה מס' 996/2010 היא לשפר את בטיחות התעופה ע"י הבטחת רמה גבוהה של יעילות, זריזות ואיכות של חקירות בטיחות בתעופה האזרחית, אשר יעדן היחיד הוא המניעה של תקריות ותאונות עתידיות ללא הטלת אשמה או אחריות. כן היא קובעת כללים הנוגעים לזמינות במועד של מידע המתייחס לכל בני האדם והטובין המסוכנים בכלי טיס המעורב בתאונה. מגמתה היא גם לשפר את הסיוע לקרבנות תאונות אוויריות ולקרוביהם.
2	A2.1.2.1	ההגדרות בסעיף 2 לתקנה מס' 996/2010 יחולו על התקנים והדרישות המתייחסים לחקירה ולמניעה של תקריות ותאונות בתעופה האזרחית כמפורט בנספח זה, כפי שבר החלה ומתאים.
3	A2.1.3.1	התקנים והדרישות הרגולטוריות המפורטים בנספח זה יחולו על חקירות בטיחותיות של תאונות ותקריות חמורות, שעורכים הצדדים המתקשרים, בהתאם לתקנים בינלאומיים ולנהגים מומלצים.
4(1)	A2.1.4.1	הצדדים המתקשרים יבטיחו כי חקירות בטיחותיות ייערכו או יפוקחו, בלי התערבות חיצונית, ע"י רשות לאומית קבועה לחקירות בטיחותיות בתעופה האזרחית (רשות לחקירות בטיחותיות) המסוגלת לערוך באופן עצמאי חקירה בטיחותית מלאה, בכוחות עצמה או באמצעות הסכמים עם רשויות אחרות לחקירות

בטיחותיות .		
הרשות לחקירות בטיחותיות תהיה בלתי תלויה בתפקודה בעיקר ברשויות תעופה האחראיות לכשירות אווירית, הסמכה, תפעול טיסה, תחזוקה, רישוי, בקרת תנועה אווירית או פעולות נמל תעופה, ובאופן כללי, מכל צד אחר או גוף אחר שהאינטרסים או המשימות שלהם עלולים לעמוד בסתירה למטלה המופקדת בידי הרשות לחקירות בטיחותיות או להשפיע על האובייקטיביות שלה.	A2.1.4.2	4(2)
הרשות לחקירות בטיחותיות, בעת עריכת חקירה בטיחותית, לא תבקש ולא תקבל הוראות מאיש ותהיה לה סמכות בלתי מוגבלת על ניהול חקירות הבטיחות.	A2.1.4.3	4(3)
את הפעילויות המופקדות בידי הרשות לחקירות בטיחותיות ניתן להרחיב לאיסוף ולניתוח של מידע הקשור לבטיחות התעופה, בעיקר למטרות מניעת תאונות, במידה שפעילויות אלה אינן משפיעות על עצמאותה ואינן כרוכות באחריות בעניינים רגולטוריים, מינהליים או תקיניים.	A2.1.4.4	4(4)
על מנת להודיע לציבור על הרמה הכללית של בטיחות התעופה, תפורסם מדי שנה ביקורת בטיחות ברמה הלאומית. בניתוח זה, לא ייחשפו המקורות של מידע חסוי.	A2.1.4.5	4(5)
הרשות לחקירות בטיחותיות תקבל מהצד המתקשר המתאים את האמצעים הנדרשים למימוש תחומי האחריות שלה באופן עצמאי ויהיה עליה לקבל משאבים מספיקים לשם כך.	A2.1.4.6	4(6)
צד מתקשר חייב לחקור כל תאונה או תקרית חמורה, אשר נספח 13 לאמנה קובע כי חובה לחקור אותן.	A2.1.5.1	5(1)-(3)
רשויות לחקירות בטיחותיות רשאיות להחליט לחקור תקריות שאינן אלה הנזכרות בנספח 13 לאמנה, כאשר הן מצפות להפיק מהן לקחי בטיחות.	A2.1.5.4	5(4)
כל החקירות הבטיחותיות לא יעסקו בשום מקרה בהטלת אשמה או אחריות. הן יהיו בלתי תלויות, נפרדות וללא השפעה על כל הליך שיפוטי או מינהלי להטלת אשמה או אחריות.	A2.1.5.5	5(5)
הרשות לחקירות בטיחותיות, ובלבד שיש עמידה בדרישת העדר ניגוד עניינים, רשאית להזמין את הרשות הלאומית לתעופה אזרחית, במסגרת סמכותה, למנות נציג שישתתף כיועץ לחוקר האחראי בכל חקירה בטיחותית שהרשות לחקירות בטיחותיות אחראית לה בכפוף לשליטה ולשיקול הדעת של החוקר האחראי.	A2.1.8.1	8
הרשויות הלאומיות לתעופה אזרחית יתמכו בחקירה שהן משתתפות בה ע"י אספקת המידע המבוקש. נוסף על כך, הן יספקו יועצים ואת הציוד שלהם / שלהן לרשות לחקירות בטיחותיות מקום שנוגע בדבר.		
כל אדם מעורב שיש לו ידע על אירוע תאונה או תקרית חמורה יודיע בלי דיחוי לרשות המוסמכת לחקירות בטיחותיות של המדינה בה התרחש האירוע.	A2.1.9.1	9(1)

הרשות לחקירות בטיחותיות תודיע בלי דיחוי לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO) ולמדינות שלישיות הנוגעות בדבר בהתאם לתקנים הבינלאומיים ולנהגים המומלצים על אירוע של כל תאונה ותקרית חמורה שנודע לה עליהן. כן היא תודיע לנציבות האירופית ול-EASA במקרה של תאונה או תקרית חמורה שמעורב בהן כלי טיס הרשום, מופעל, מיוצר או מרושין באיחוד האירופי.	A2.1.9.2	9(2)
עם קבלת הודעה על אירוע תאונה או תקרית חמורה ממדינה שלישית, הצד המתקשר שהם מדינת הרישום, מדינת המפעיל, מדינת התכן ומדינת הייצור, בהקדם האפשרי, יודיעו למדינה השלישית שבשטחה התרחשו התאונה או התקרית החמורה אם בכוונתם למנות נציג מוסמך בהתאם לתקנים הבינלאומיים ולנהגים המומלצים. מקום שממונה נציג מוסמך כאמור, יימסרו גם שמו ופרטי הקשר שלו, וכן תאריך ההגעה הצפוי אם הנציג המוסמך מתכוון לנסוע אל המדינה ששלחה את ההודעה.	A2.1.10.1	10(1)
נציגים מוסמכים של מדינת התכן ימונו ע"י הרשות לחקירות בטיחותיות של הצד המתקשר שבשטחו נמצא מקום העסק העיקרי של מחזיק תעודת הסוג לכלי הטיס או למנוע כלי הטיס.	A2.1.10.2	10(2)
עם מינויו ע"י רשות לחקירות בטיחותיות ועל אף כל חקירה שיפוטית, לחוקר האחראי תהיה הסמכות לנקוט את האמצעים הדרושים לעמידה בדרישות החקירה הבטיחותית.	A2.1.11.1	11(1)
על אף כל התחייבות לסודיות לפי חקיקה נוגעת בדבר של הצד המתקשר, החוקר האחראי יהיה זכאי במיוחד: <p>(א) לגישה מיידית, בלתי מוגבלת ובלתי מופרעת לאתר התאונה או התקרית וכן לכלי הטיס, לתכולתו או להריסותיו;</p> <p>(ב) להבטיח רישום מידי של הראיות ופינוי מבוקר של שברים, או רכיבים למטרות בדיקה או ניתוח;</p> <p>(ג) לגישה מיידית אל ולפיקוח על רשמי הטיסה, תוכנם וכל הקלטה אחרת הנוגעת בדבר;</p> <p>(ד) לבקש, בהתאם לחקיקה בת ההחלה של הצד המתקשר, ולסייע לנתיחה מלאה שלאחר המוות של גופות ההרוגים ולקבל גישה מיידית לתוצאות של בדיקות כאמור או של בדיקות שנערכו לדגימות שנלקחו;</p>	A2.1.11.2	11(2)

<p>(ה) לבקש, בהתאם לחקיקה בת ההחלה של הצד המתקשר, בדיקה רפואית של בני האדם המעורבים בתפעול כלי הטיס או לבקש עריכת בדיקות לדגימות שנלקחו מבני אדם כאמור ולקבל גישה מיידית לתוצאות של בדיקות כאמור;</p> <p>(ו) לזמן ולחקור עדים ולחייב אותם למסור או להמציא מידע או ראיות הנוגעים לחקירה הבטיחותית;</p> <p>(ז) לקבל גישה חופשית לכל מידע או תיעוד הנוגעים בדבר המוחזקים בידי הבעלים, המחזיק בתעודת הסוג, הארגון האחראי לתחזוקה, ארגון ההכשרה, המפעיל או היצרן של כלי הטיס, הרשויות האחראיות על תעופה אזרחית והספקים של שירותי ניהול תעבורה אווירית או מפעילי שדות תעופה.</p>		
<p>החוקר האחראי יעניק לחוקריו, וכן, אלא אם כן הדבר עומד בסתירה לחקיקה בת ההחלה של צד המתקשר, ליועצים ולנציגים המוסמכים שלו וליועציהם את הזכויות הרשומות בתקן A2.1.11.2, במידה שהדבר דרוש כדי לאפשר להם להשתתף ביעילות בחקירה הבטיחותית. בהענקת זכויות אלה אין בכדי לפגוע בזכויות החוקרים והמומחים שהועידה הרשות האחראית לחקירה השיפוטית.</p>	A2.1.11.3	11(3)
<p>כל אדם המשתתף בחקירות בטיחותיות ימלא את תפקידו באופן בלתי תלוי ולא יבקש ולא יקבל הוראות מאיש, חוץ מהחוקר האחראי.</p>	A2.1.11.4	11(4)
<p>כאשר נפתחת גם חקירה שיפוטית, יש להודיע על כך לחוקר האחראי. במקרה כאמור, על החוקר האחראי להבטיח יכולת עיקוב ולהחזיק במשמורת רשמי טיסה וכל ראיה פיסית. הרשות השיפוטית רשאית למנות פקיד מאותה רשות שיתלווה אל רשמי טיסה או הראיות הפיסיות אל מקום הפלט או הטיפול. מקום שבדיקה או ניתוח של ראיות פיסיות כאמור עשויים לשנות אותן או להשמידן, תידרש הסכמה מראש של הרשויות השיפוטיות, בלי לפגוע בדיון הלאומי. מקום שלא התקבלה הסכמה כאמור בתוך פרק זמן סביר, לא ימנע הדבר מהחוקר האחראי לערוך את הבדיקה או הניתוח. מקום שהרשות השיפוטית זכאית לתפוס ראיה כלשהי, על החוקר האחראי לקבל גישה מיידית ובלתי מוגבלת לראיה וזכות שימוש בה.</p> <p>מקום שבמהלך חקירה בטיחותית נודע או מתעורר חשד כי מעשה של התערבות בלתי חוקית לפי הוראות הדין הלאומי, כגון דין לאומי בדבר חקירת תאונות, היה מעורב בתאונה או בתקרית החמורה, החוקר האחראי יודיע על כך מיד לרשויות המוסמכות. בכפוף לתקן A2.1.14.1, המידע הנוגע בדבר שנאסף בחקירה הבטיחותית ישותף עם אותן רשויות מיד ולפי בקשה, ניתן להעביר לרשויות אלה גם חומר הנוגע בדבר. השיתוף באותו מידע ובאותו חומר יהיה בלי</p>	A2.1.12.1	12(1) (2)-

		לפגוע בזכותה של הרשות לחקירות בטיחותיות להמשיך בחקירה הבטיחותית, בתיאום עם הרשויות שייתכן כי השליטה באתר הועברה אליהן.
12(3)	A2.1.12.2	הצדדים המתקשרים יבטיחו כי הרשויות לחקירות בטיחותיות, מחד, ורשויות אחרות העשויות להיות מעורבות בפעילויות הקשורות לחקירה הבטיחותית, כגון רשויות השיפוט, התעופה האזרחית, והחילוץ וההצלה, מאידך, ישתפו פעולה זו עם זו באמצעות הסדרים מוקדמים. הסדרים אלה יכבדו את עצמאותה של הרשות לחקירות בטיחותיות ויאפשרו את ניהול החקירות הטכניות בחריצות וביעילות. עליהן לעסוק בעיקר בנושאים כגון: גישה לאתר התאונה; שימור והערכה של ראיות; תדרכים ראשוניים ונמשכים על מצבו של כל תהליך; חילופי מידע; שימוש נאות במידע בטיחותי; יישוב מחלוקות.
13(1)	A2.1.13.1	הצד המתקשר שבשטחו התרחשו התאונה או התקרית החמורה יהיה אחראי לטיפול בטוח בכל הראיות ולנקיטת כל האמצעים הסבירים להגנה על ראיות כאמור ולקיום משמורת בטוחה על כלי הטיס, תכולתו ושבריו לפרק זמן ככל שידרש למטרות חקירה בטיחותית. הגנה על ראיות תכלול את השימור, באמצעים צילומיים או אחרים, של כל ראיה העלולה להילקח, להימחק, ללכת לאיבוד או להישמד. משמורת בטוחה תכלול הגנה מפני נזק נוסף, גישה ע"י בני אדם בלתי מורשים, גניבה והתנוונות.
13(2)	A2.1.13.2	עד להגעת חוקרי הבטיחות, לא ישנה אדם את מצב אתר התאונה, לא ייקח ממנו דגימות, לא ייזום כל הזזה של כלי הטיס או לקיחת דגימות ממנו, מתכולתו או מהריסותיו, יזיז אותם או ירחיק אותם, אלא מקום שפעולה כאמור עשויה להידרש מטעמי בטיחות או כדי להביא סיוע לפצועים, או ברשותן המפורשת של הרשויות השולטות באתר, ומקום שאפשרי, בהתייעצות עם הרשות לחקירות בטיחותיות.
13(3)	A2.1.13.3	כל אדם מעורב ינקוט את כל הצעדים הדרושים כדי לשמר מסמכים, חומר והקלטות בקשר לאירוע, בעיקר על מנת למנוע מחיקת הקלטות של שיחות ואתראות אחרי הטיסה.
14	A2.1.14.1	מידע בטיחותי רגיש לא יימסר ולא ייעשה בו שימוש למטרות שאינן חקירות בטיחות. רשויות המשפט, או הרשויות המוסמכות להחליט בדבר גילוי רשומות בהתאם לדין הלאומי, רשאיות להחליט כי היתרונות שבגילוי המידע הבטיחותי הרגיש לכל מטרה אחרת המותרת על פי חוק עולים על ההשפעה הפנימית והבינלאומית השלילית שעשויה להיות לפעולה כאמור על אותה חקירה בטיחותית או כל חקירה בטיחותית עתידית.
15(1)	A2.1.15.1	סגל הרשות לחקירות בטיחותיות האחראית, או כל אדם אחר שנקרא להשתתף בחקירה הבטיחותית או לתרום לה יהיה מחויב לכללים או לנהלים בני ההחלה של סודיות מקצועית, כולל ביחס לאמוניותם של המעורבים בתאונה או בתקרית, לפי החקיקה בת ההחלה.

15(2)	A2.1.15.2	הרשות לחקירות בטיחותיות האחראית תעביר את המידע הנראה לה רלוונטי למניעת תאונה או תקרית חמורה, לבני אדם האחראים לכלי טיס או לייצור או לתחזוקה של ציוד לכלי טיס, וליחידים או לגופים משפטיים האחראים לתפעול כלי טיס ולהכשרת כוח אדם.
15(3)	A2.1.15.3	הרשות לחקירות בטיחותיות האחראית תמסור לרשות הלאומית לתעופה אזרחית מידע עובדתי הנוגע בדבר שהתקבל במהלך החקירה הבטיחותית, להוציא מידע בטיחותי רגיש או הגורם לניגוד עניינים. המידע שקיבלו הרשויות הלאומיות לתעופה אזרחית יהיה מוגן בהתאם לחקיקה בת ההחלה של הצד המתקשר.
15(4)	A2.1.15.4	הרשות לחקירות בטיחותיות תהיה מוסמכת להודיע לקרבנות ולקרוביהם או לאיגודיהם או לפרסם כל מידע בדבר התצפיות העובדתיות, הליכי חקירת הבטיחות, דוחות או מסקנות מקדמיים אפשריים ו/או המלצות בטיחותיות, ובלבד שהדבר לא יפגע ביעדי החקירה הבטיחותית ומציית באופן מלא לחקיקה בת ההחלה בדבר ההגנה על נתונים אישיים.
15(5)	A2.1.15.5	לפני פרסום המידע הנזכר בתקן A2.1.15.4, הרשות לחקירות בטיחותיות האחראית, תעביר מידע זה לקרבנות ולקרוביהם או לאיגודיהם באופן שלא יפגע ביעדי חקירת הבטיחות.
16(1)	A2.1.16.1	כל חקירה בטיחותית תסתיים בדוח בצורה ההולמת את הסוג והחומרה של התאונה או התקרית החמורה. בדוח ייקבע כי היעד היחיד של החקירה הבטיחותית הוא מניעת תאונות ותקריות עתידיות ולא הטלת אשמה או אחריות. בדוח ייכללו, מקום שמתאים, המלצות בטיחותיות.
16(2)	A2.1.16.2	הדוח יגן על אלמוניותו של כל יחיד המעורב בתאונה או בתקרית חמורה.
16(3)	A2.1.16.3	מקום שחקירות בטיחות מצמיחות דוחות לפני השלמת החקירה, לפני פרסומם, הרשות לחקירות בטיחותיות רשאית לבקש תגובות מהרשויות הנוגעות בדבר, וכן מהמחזיק בתעודת הסוג, מהיצרן ומהמפעיל הנוגעים בדבר. הם יהיו מחויבים לכללים בני ההחלה של סודיות מקצועית ביחס לתוכן ההתייעצות.
16(4)	A2.1.16.4	לפני פרסום הדוח הסופי, הרשות לחקירות בטיחותיות רשאית לבקש תגובות מהרשויות הנוגעות בדבר, וכן מהמחזיק בתעודת הסוג, מהיצרן ומהמפעיל הנוגעים בדבר, אשר יהיו מחויבים לכללים בני ההחלה של סודיות מקצועית ביחס לתוכן ההתייעצות. בבקשה תגובה כאמור, הרשות לחקירות בטיחותיות תפעל בהתאם לתקנים הבינלאומיים ולנהגים המומלצים.

16(5)	A2.1.16.5	מידע בטיחותי רגיש ייכלל בדוח רק כאשר הוא נוגע לניתוח התאונה או התקרית החמורה. לא יגלו מידע או חלקים מהמידע שאינם נוגעים לניתוח.
16(6)	A2.1.16.6	הרשות לחקירות בטיחותיות תפרסם את הדוח הסופי בזמן קצר ככל האפשר, ואם אפשר בתוך 12 חודשים מתאריך התאונה או התקרית החמורה.
16(7)	A2.1.16.7	אם לא ניתן לפרסם את הדוח הסופי בתוך 12 חודשים, הרשות לחקירות בטיחותיות תפרסם הצהרת ביניים לפחות בכל יום שנה לתאונה או לתקרית החמורה, שבה יפורטו התקדמות החקירה וכל נושאי הבטיחות שעלו.
16(8)	A2.1.16.7	הרשות לחקירות בטיחותיות תעביר עותק מהדוח הסופי ומהמלצות הבטיחות בהקדם האפשרי: (א) לרשויות לחקירות בטיחותיות ולרשויות התעופה האזרחית של המדינות הנוגעות בדבר, ול-ICAO, בהתאם לתקנים הבינלאומיים ולנהגים המומלצים; (ב) לנמענים של המלצות בטיחות הכלולות בדוח.
17(1)	A2.1.17.1	בכל שלב של החקירה הבטיחותית, הרשות לחקירות בטיחותיות תמליץ במכתב העברה מתוארך, אחרי התייעצות נאותה עם הצדדים המעורבים, בפני הרשויות המעורבות בדבר, כולל אלה שבמדינות שלישיות, על כל פעולה מונעת שנראה לה כי יש צורך לנקוט בה במהרה כדי להגביר את בטיחות התעופה.
17(2)	A2.1.17.2	רשות לחקירות בטיחותיות רשאית להוציא גם המלצות בטיחות על בסיס מחקרים או ניתוח של שורת חקירות או כל פעילות אחרת שהתנהלה.
17(3)	A2.1.17.3	המלצת בטיחות לא תיצור בשום מקרה הנחת אשמה או אחריות לתאונה, תקרית חמורה או תקרית.
18(1)	A2.1.18.1	הנמען של המלצת בטיחות יאשר את קבלת מכתב ההעברה ויודיע לרשות לחקירות בטיחותיות שהוציאה את ההמלצה בתוך 90 ימים מקבלת המכתב, על הפעולות שנקטו או שנדונות, ומקום שמתאים, על הזמן הנדרש להשלמתן ומקום שלא ננקטה פעולה, על הנימוקים לכך.
18(2)	A2.1.18.2	בתוך 60 ימים מקבלת התשובה, הרשות לחקירות בטיחותיות תודיע לנמען אם התשובה נראית לה נאותה אם לאו ותמסור הצדקה מקום שהיא חולקת על ההחלטה לא לנקוט פעולה.
20	A2.1.20.1	1. מובילים אוויריים מהאיחוד האירופי ומישראל יישמו נהלים שיאפשרו ייצור:

<p>(א) בהקדם האפשרי, של רשימה מאומתת, מבוססת על המידע הזמין הטוב ביותר, של כל בני האדם במטוס; וכן</p> <p>(ב) מיד אחרי ההודעה על אירוע תאונה לכלי הטיס, של רשימת הטובין המסוכנים שבו.</p> <p>2. על מנת לאפשר לקרובי הנוסעים לקבל במהירות מידע הנוגע לנוכחות קרוביהם בכלי טיס המעורב בתאונה, מובילים אוויריים יציעו לנוסעים את ההזדמנות למסור את השם ופרטי הקשר של האדם שיש ליצור אתו קשר במקרה של תאונה. המובילים האוויריים רשאים להשתמש במידע זה רק במקרה של תאונה והוא לא יועבר לצדדים שלישיים או ישמש למטרות מסחריות.</p> <p>3. שמו של אדם שהיה במטוס לא יפורסם בפומבי לפני שקרוביו של אותו אדם יקבלו הודעה מהרשויות הנוגעות בדבר. הרשימה הנזכרת בס"ק 1 (א) תישמר בסוד בכפוף לחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר, ושמו של כל אדם באותה רשימה, בכפוף לאותה חקיקה, יפורסם בפומבי רק במידה שקרוביהם של בני האדם המתאימים לא התנגדו.</p>		
<p>1. על מנת להבטיח תגובה מקיפה ואחידה יותר לתאונות, כל צד מתקשר יכונן תכנית חירום לתאונות בתעופה אזרחית ברמה לאומית. תכנית חירום כאמור תכסה גם סיוע לקרבנות תאונות בתעופה האזרחית ולקרוביהם.</p> <p>2. כל צד מתקשר יבטיח כי לכל המובילים האוויריים שבסיסם בשטחו תהיה תכנית לסיוע לקרבנות תאונות בתעופה האזרחית ולקרוביהם. על תכניות אלה להביא בחשבון במיוחד תמיכה פסיכולוגית בקרבנות תאונות בתעופה האזרחית ובקרוביהם ולאפשר למוביל האווירי להגיב על תאונה חמורה. כל צד מתקשר יבדוק את תכניות הסיוע של המובילים האוויריים שבסיסם בשטחו.</p> <p>3. צד מתקשר, אשר בשל מקרי המוות או הפציעות החמורות של אזרחיו, יש לו עניין מיוחד בתאונה שהתרחשה בשטחו, יהיה זכאי למנות מומחה שתהיה לו הזכות:</p> <p>(א) לבקר בזירת התאונה;</p> <p>(ב) לקבל גישה למידע העובדתי הנוגע בדבר המאושר לפרסום בציבור ע"י הרשות לחקירות בטיחותיות האחראית, ולמידע על התקדמות החקירה;</p> <p>(ג) לקבל עותק של דוח החקירה הסופי.</p> <p>4. מומחה שמונה בהתאם לס"ק 3 רשאי לסייע, בכפוף לחקיקה בת ההחלה שבתוקף, בזיהוי הקרבנות ולהשתתף במפגשים עם ניצולים</p>	A2.1.21.1	21

ממדינתו.		
הצדדים המתקשרים יפרטו את הכללים בדבר עונשים בני החלה על חריגות מהתקנים והדרישות המתייחסים לחקירה ולמניעה של תאונות ותקריות בתעופה האזרחית כמפורט בנספח זה. העונשים הקבועים יהיו יעילים, מידתיים ומרתיעים.	A2.1.23.1	23

**A.2.2: הנחיה 2003/42/EC של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-13 ביוני 2003 בדבר
דיווח על אירועים בתעופה אזרחית**

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן (מס')	תקן
1	A2.2.1.1	יעדה של הנחיה זו הוא לתרום לשיפור הבטיחות באוויר ע"י וידוא שהמידע הנוגע בדבר בנושא בטיחות ידוות, ייאסף, יאוחסן, יוגן ויופץ. יעדו היחיד של דיווח על אירוע הוא המניעה של תקריות ותאונות עתידיות ולא להטיל אשמה או אחריות.
2	A2.2.2.1	ההגדרות שבסעיף 2 להנחיה 2003/42/EC יחולו על התקנים והדרישות המתייחסים לדיווח על אירועים בתעופה האזרחית המפורטים בנספח זה, כפי שבר החלה ומתאים.
3	A2.2.3.1	התקנים והדרישות המתייחסים לדיווח על אירועים בתעופה האזרחית המפורטים בנספח זה יחולו על אירועים המסכנים, או היו מסכנים לולא תוקנו, כלי טיס, את שוכניו או כל אדם אחר.
4(1)	A2.2.4.1	הצדדים המתקשרים יחייבו בדיווח על אירועים לרשויות המוסמכות כל אדם המעורב באירוע או כל אדם שיש לו רישיון בהתאם לחוק הטיס ואיש צוות, גם אם לא היה מעורב באירוע.
5(1)	A2.2.5.1	הצדדים המתקשרים יועידו רשות מוסמכת אחת או יותר שיקימו מנגנון לאיסוף, הערכה, עיבוד ואחסנה של אירועים שדווח עליהם.
5(2)-(3)	A2.2.5.2	הרשויות המוסמכות יאחסנו את הדוחות שנאספו במאגרי המידע שלהן. גם תאונות ותקריות חמורות יאוחסנו במאגרי מידע אלה.
6	A2.2.6.1	ישראל ומדינות חברות ישתתפו בחילופי מידע בטיחותי מקום שנוגע בדבר. על מאגר המידע שישראל משתמשת בו להיות תואם את תוכנת ECCAIRS.
8(1)	A2.2.8.1	הצדדים המתקשרים, בהתאם לחקיקה הלאומית שלהם, ינקטו את האמצעים הדרושים כדי להבטיח סודיות נאותה של המידע שהם מקבלים בהתאם להנחיה 2003/42/EC. הם ישתמשו במידע זה אך ורק למטרות הנחיה 2003/42/EC.
8(2)	A2.2.8.2	על אף הסוג או הסיווג של תאונה או תקרית חמורה, שמות או מענים של יחידים לעולם לא יתועדו במאגר המידע הנזכר בתקן A2.2.5.2.
8(3)	A2.2.8.3	בלי לפגוע בכללים בני ההחלה של דיני העונשין, הצדדים המתקשרים יימנעו מפתיחה בהליכים ביחס להפרות חוק ללא כוונה ובהיסח הדעת המובאות לתשומת לבם, רק מפני שדווח עליהן לפני

התכנית הלאומית לדיווח חובה על אירועים, אלא במקרים של רשלנות בוטה.		
כל צד מתקשר יכונן מערכת לדיווח מרצון על תקריות כדי לקדם איסוף מידע על ליקויי בטיחות ממשיים או פוטנציאליים שהמערכת לדיווח חובה על תקריות עשויה לא לקלוט.	A2.2.9.1	9

חלק B: ניהול תעבורה אווירית

B.1: תקנה (EC) מס' 549/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 המפרטת את המבנה ליצירת השמים האירופיים האחידים (תקנת המבנה) כפי שתוקנה ע"י תקנה (EC) מס' 1070/2009 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-21 באוקטובר 2009

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן מס') (מס')	סוג (פרק א' או פרק ב' של חלק ב' לנספח 4)	תקן

1.1 – 1.3	B.1.1.1	א	<p>יעדה של יוזמת שמים אירופיים אחידים הוא לשפר תקנים קיימים של בטיחות תעופה אזרחית, לתרום לפיתוח בר קיימא של מערכת התובלה האווירית ולשפר את הביצועים הכוללים של ניהול התעבורה האווירית (ATM) וספק שירותי תעבורה אווירית ומידע תעופתי (ANS) לתעבורה האווירית האזרחית אצל הצדדים המתקשרים, במגמה לעמוד בדרישות כל המשתמשים במרחב האווירי. שמים אירופיים אחידים אלה יהיו רשת כלל-אירופית מגובשת של מערכות נתיבים, ניהול רשתות וניהול תעבורה אווירית המבוססת אך ורק על שיקולי בטיחות, יעילות ושיקולים טכניים, לטובת כל המשתמשים במרחב האווירי. במטרה להגשים יעד זה, תקנה 549/2004 קובעת מסגרת רגולטורית אחידה ליצירת שמים אירופיים אחידים.</p> <p>החלת תקנה 549/2004 והאמצעים הנזכרים בתקנות היסוד של השמים האירופיים האחידים יהיו מבלי לפגוע בריבונות של הצדדים המתקשרים על המרחב האווירי שלהם ובדרישות הצדדים המתקשרים המתייחסות לסדר ציבורי, ביטחון הציבור וענייני הגנה, כמפורט בסעיף 13. תקנה 549/2004 והאמצעים הנזכרים בתקנות היסוד של השמים האירופיים האחידים אינם מכסים פעולות צבאיות והכשרה צבאית.</p> <p>החלת תקנה 549/2004 והאמצעים הנזכרים בתקנות היסוד של השמים האירופיים האחידים יהיו מבלי לפגוע בזכויות ובחובות של הצדדים המתקשרים לפי אמנת שיקגו מ-1944 בדבר תעופה אזרחית בינלאומית (אמנת שיקגו). בהקשר זה, יעד נוסף הוא לסייע לצדדים המתקשרים במילוי התחייבויותיהם לפי אמנת שיקגו, ע"י מתן בסיס לפרשנות משותפת וליישום אחיד של הוראותיה, וע"י הבטחה שהוראות אלה יילקחו בחשבון כיאות בתקנה 549/2004 ובכללים שנערכו לשם יישומה.</p>
2	B.1.2.1	א	<p>ההגדרות בסעיף 2 לתקנה 549/2004 יחולו על תקנים ודרישות המתייחסים לניהול תעבורה אווירית המפורטים בנספח זה. כל האזכורים למדינות חברות יובנו כאזכורים לצדדים המתקשרים.</p>
4.1	B.1.4.1	א	<p>צדדים מתקשרים, במשותף או בנפרד, ימנו או יקימו גוף או גופים כרשות הפיקוח הלאומית שלהם, על מנת למלא מטלות המופקדות בידי רשות כאמור לפי תקנה 549/2004 ולפי האמצעים הנזכרים בסעיף 3 לתקנה 549/2004.</p>
4.2	B.1.4.2	א	<p>רשויות הפיקוח הלאומיות יהיו בלתי תלויות בספקי שירותי תעבורה אווירית. אי-תלות זו תושג באמצעות הפרדה נאותה, לפחות ברמה התפקודית, בין רשויות הפיקוח הלאומיות לבין הספקים האמורים.</p>

4.3	B.1.4.3	א	רשויות הפיקוח הלאומיות יממשו את סמכויותיהן ללא משוא פנים, בעצמאות ובשקיפות. הדבר יושג ע"י החלת מנגנוני ניהול ופיקוח מתאימים, כולל בתוך המנגנון המינהלי של צד מתקשר. אולם, הדבר לא ימנע מרשויות הפיקוח הלאומיות לבצע את מטלותיהן במסגרת כללי ארגון של רשויות לאומיות לתעופה אזרחית או כל גוף ציבורי אחר.
4.4	B.1.4.4	א	צדדים מתקשרים יבטיחו כי לרשויות הפיקוח הלאומיות יהיו המשאבים והיכולות הדרושים לביצוע המטלות המופקדות בידיהם לפי תקנה 549/2004 ביעילות ובפרקי זמן סבירים.
9	B.1.9.1	א	העונשים שיטילו צדדים מתקשרים על הפרות של תקנה 549/2004 והאמצעים הנזכרים בתקנות היסוד של השמים האירופים האחידים, בעיקר ע"י משתמשים במרחב באווירי וספקי שירות, יהיו יעילים, מידתיים ומרתיעים.
10	B.1.10.1	א	הצדדים המתקשרים, הפועלים בהתאם לחקיקה הלאומית שלהם, יקימו מנגנוני התייעצויות למעורבות נאותה של בעלי עניין, כולל גופים מייצגים של סגל מקצועי, ביישום שמים אירופיים אחידים.
11.1	B.1.11.1	א	כדי לשפר את ביצועי שירותי ניהול התעבורה האווירית ותפקודי הרשתות, תוקם תכנית ביצוע לשירותי ניהול תעבורה אווירית ותפקודי הרשתות. היא תכלול: (א) תכניות לאומיות, כולל יעדי ביצוע לתחומי ביצוע חיוניים של בטיחות, סביבה, קיבולת ויעילות כלכלית, תוך הבטחת התאמה עם יוזמת השמים האירופים האחידים; וכן (ב) ביקורת, ניטור וסימון תקופתיים של ביצועי שירותי ניהול התעבורה האווירית ותפקודי הרשתות.
11.2	B.1.11.2	א	בהתאם לנוהל הרגולטורי הנזכר בסעיף(3) לתקנה 549/2004, הנציבות רשאית להועיד את יורוקונטרול או גוף חסר פניות ובעל כישורים אחר שימש כ"גוף להערכת ביצועים". תפקיד הגוף להערכת ביצועים יהיה לסייע לפי בקשה לרשויות הפיקוח הלאומיות ביישום תכנית הביצוע. הנציבות תבטיח כי גוף להערכת ביצועים יפעל באופן בלתי תלוי בבצעו את המטלות המופקדות בידי ע"י הנציבות.

11.3 (b)	B.1.11.3	א	התכניות הלאומיות הנזכרות בתקן B.1.11.1 ייערכו ע"י רשות הפיקוח הלאומית ויאומצו ע"י הצד המתקשר. תכניות אלה יכללו יעדים לאומיים מחייבים ותכנית תמריצים מתאימה כפי שאימץ הצד המתקשר. ניסוח התכנית יהיה כפוף להתייעצות עם ספקי שירותי תעבורה אווירית, נציגי המשתמשים במרחב האווירי, ומקום שנוגע בדבר, מפעילי שדות תעופה ומתאמי שדות תעופה.
11.3 (d)	B.1.11.4	א	תקופת ההתייחסות לתכנית ביצוע תקיף לכל הפחות שלוש שנים ולכל היותר חמש שנים. במשך תקופה זו, במקרה שהיעדים הלאומיים לא הושגו, הצדדים המתקשרים ו/או רשויות הפיקוח הלאומיות יחילו את האמצעים הנאותים שהגדירו.
11.4	B.1.11.5	א	הנהלים הבאים יחולו על תכנית הביצוע: (א) איסוף, אימות, בדיקה, הערכה והפצה של נתונים המתייחסים לתפקוד שירותי ניהול התעבורה האווירית ותפקודי הרשתות מכל הצדדים הנוגעים בדבר, כולל ספקי שירותי ניהול תעבורה אווירית, משתמשים במרחב האווירי, מפעילי שדות תעופה, רשויות פיקוח לאומיות, צדדים מתקשרים ויורקונטרול; (ב) בחירת תחומי ביצוע חיוניים על בסיס מסמך ICAO מס' 9854, "תפיסה תפעולית גלובלית של ניהול תעבורה אווירית", והעולים בקנה אחד עם אלה המזוהים במסגרת הביצוע של תכנית האב של ATM, כולל תחומי בטיחות, סביבה, קיבולת וחיסכון, בהתאמה לפי הצורך על מנת להביא בחשבון את הצרכים הספציפיים של שמים אירופיים אחידים ויעדים הנוגעים בדבר לתחומים אלה והגדרה של סידרה מוגבלת של מדדי ביצוע עיקריים למדידת ביצוע; (ג) הערכת יעדי ביצוע לאומיים על בסיס התכנית הלאומית; וכן (ד) ניטור תכניות הביצוע הלאומיות, כולל מנגנוני אתראה נאותים.
11.5	B.1.11.6	א	כינון תכנית ביצוע יביא בחשבון ששירותי נתיב, שירותי מסוף ותפקודי רשת הם שונים ויש לנהוג בהם בהתאם, אם יש צורך גם למטרות מדידת ביצוע.
11.6	B.1.11.7	א	הכללים המיישמים ביחס לתכנית ביצוע הכלולים בנספח 4 להסכם התעופה האירופי-ים תיכוני יחולו.

13	B.1.13.1	א	<p>תקנות הבסיס של השמים האירופים האחידים לא ימנעו החלה ע"י צד מתקשר של אמצעים במידה ואלה דרושים להגנה על אינטרסים ביטחוניים חיוניים או אינטרסים חיוניים של מדינות הגנה. אמצעים כאמור הם בעיקר אלה החיוניים:</p> <p>– למעקב אחרי מרחב אווירי הנמצא באחריותו בהתאם להסכמי תעופה אזוריים של ICAO, כולל היכולת לגלות, לזהות ולהעריך כל כלי טיס המשתמש במרחב האווירי כאמור, במגמה לבקש להגן על בטיחות הטיסות ולנקוט פעולה כדי להבטיח צרכי ביטחון והגנה;</p> <p>- במקרה של מהומות פנימיות חמורות המשפיעות על קיום החוק הסדר;</p> <p>- במקרה של מלחמה או מתיחות בינלאומית חמורה המהווה איום במלחמה;</p> <p>- למילוי התחייבויותיו הבינלאומיות של צד מתקשר ביחס לשמירה על שלום וביטחון בינלאומי;</p> <p>- לניהול פעולות צבאיות והכשרה צבאית, כולל האפשרויות הדרושות לתמרונים.</p>
----	----------	---	--

B.2: תקנה (EC) מס' 550/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 בדבר אספקת שירותי ניהול תעבורה אווירית בשמים האירופיים האחדים (תקנת אספקת השירות) כפי שתוקנה ע"י תקנה מס' 1070/2009 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-21 באוקטובר 2009

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן מס')	סוג (פרק א' או פרק ב' של חלק ב' לנספח 4)	תקן
2.1-2	B.2.2.1	א	עריכת ביקורות וסקרים ע"י רשות פיקוח לאומית בכדי להבטיח ציות לתקנה EC 550/2004 בעיקר ביחס לפעולה הבטוחה והיעילה של ספקי שירותי תעבורה אווירית המספקים שירותים הנוגעים למרחב אווירי שבתחום אחריותו של הצד המתקשר. ספק שירות התעבורה האווירית הנוגע בדבר יסייע לעריכת ביקורות וסקרים כאמור.
2.3	B.2.2.2	ב	הסכמים בדבר פיקוח המבטיחים שביקורות וסקרים על ספקי שירותי התעבורה האווירית המספקים שירותים ב-FAB ייערכו בין המדינות המשתתפות באותו FAB.
2.4-6	B.2.2.3	א	הסכמים בדבר פיקוח המבטיחים ביקורת וסקרים של ספקי שירותי תעבורה אווירית של מדינות המספקות שירותים במרחב אווירי של מדינה אחרת ייערכו בין מדינות אלה. הסדרים אלה יכללו הסדרים לטיפול במקרים הכרוכים באי-ציות לתקנות בנות ההחלה.
4		א	כללים מיישמים ביחס לדרישות בטיחות הכלולים בנספח 4 להסכם התעופה האירופי-ים תיכוני יחולו.
7.1	B.2.7.1	א	ספקי שירותי תעבורה אווירית יהיו כפופים לרישיון של הצדדים המתקשרים.
7.3	B.2.7.2	א	רשויות הפיקוח הלאומיות ינפיקו רישיונות ל-ספקי שירותי תעבורה אווירית התואמות את תקנה 1035/2011 ואת הדין הלאומי בר ההחלה.
7.3	B.2.7.3	א	ניתן להנפיק רישיון בנפרד לכל סוג שירות המוגדר בסעיף 2 לתקנה 549/2004, או לצרור של שירותים כאמור.
7.3	B.2.7.4	א	הרישיון ייבדק באופן סדיר.

7.4 + Annex II	B.2.7.5	א	ברישיונות יפורטו הזכויות וההתחייבויות של ספקי שירותי תעבורה אווירית, כולל גישה ללא אפליה לשירותים למשתמשים במרחב האווירי, בעיקר ביחס לבטיחות. הרישיון יכול להיות כפוף רק לתנאים הקבועים בנספח 2 לתקנה 550/2004. תנאים כאמור יהיו מוצדקים אובייקטיבית, בלתי מפלים, מידתיים ושקופים.
7.5	B.2.7.6	א	הצדדים המתקשרים רשאים להתיר אספקת שירותי תעבורה אווירית ללא רישיון מקום שהתעבורה האווירית היא בעיקרה אינה תעבורה אווירית אזרחית.
7.6	B.2.7.7	ב	הנפקת רישיונות תעניק לספקי שירותי תעבורה אווירית את האפשרות להציע את שירותיהם לצדדים מתקשרים אחרים, לספקי שירותי תעבורה אווירית אחרים, למשתמשים במרחב האווירי ולשדות תעופה בתוך תחומי הצדדים המתקשרים.
7.7	B.2.7.8	א	רשויות הפיקוח הלאומיות יקיימו פיקוח על מילוי תנאי הרישיון.
7.7	B.2.7.9	א	אם מצאה רשות פיקוח לאומית כי מחזיק ברישיון אינו עומד עוד בדרישות ובתנאים האמורים, היא תנקוט את האמצעים הנאותים בעודה מבטיחה את המשכיות השירותים. אמצעים כאמור עשויים לכלול את שלילת הרישיון.
7.8	B.2.7.10	ב	צד מתקשר יכיר ברישיון שהונפק אצל צד מתקשר אחר בהתאם לתקנים ולדרישות הרגולטוריות המתייחסים לניהול תעבורה אווירית המפורטים בנספח זה.
8.1	B.2.8.1	א	צדדים מתקשרים יבטיחו אספקה של שירותי תעבורה אווירית על בסיס בלעדי בתוך מקטעים מוגדרים של מרחב אווירי ביחס למרחב אווירי שבתחום אחריותם. למטרה זו, הצדדים המתקשרים יועידו ספק שירותי תעבורה אווירית המחזיק ברישיון תקף אצל הצדדים המתקשרים.
8.2	B.2.8.2	ב	מערכות משפט לא ימנעו שירותים חוצי גבולות ע"י דרישה מספק שירותי תעבורה אווירית - (א) להיות בבעלות ישירה או באמצעות אחזקת רוב של מדינה מסוימת/אזרחיה (ב) משרד רשום/מקום פעולה עיקרי באותה מדינה (ג) לשימוש רק במתקנים באותה מדינה.
8.3	B.2.8.3	א	צדדים מתקשרים יגדירו את הזכויות וכן את ההתחייבויות שעל ספקי השירותים המיועדים לעמוד בהן. ההתחייבויות יכולות לכלול תנאים לאספקה במועד של מידע הנוגע בדבר שיאפשר זיהוי של כל תנועות כלי הטיס במרחב האווירי שבתחום אחריותם.

8.4	B.2.8.4	א	לצדדים מתקשרים יש שיקול דעת בבחירת ספק שירות, בתנאי שהאחרון עומד בדרישות ובתנאים הנזכרים בתקנים ובדרישות הרגולטוריות המתייחסים לניהול תעבורה אווירית המפורטים בנספח זה.
8.5	B.2.8.4	ב	ביחס למקטעים פונקציונליים של מרחב אווירי (FAB) שהוקמו בהתאם לסעיף 9 א' המשתרעים על פני המרחב האווירי שבתחום האחריות של יותר מצד מתקשר אחד, הצדדים המתקשרים הנוגעים בדבר יועידו במשותף, בהתאם לס"ק 1 סעיף 8 של תקנה 550/2004, ספק שירותי תעבורה אווירית אחד או יותר לפחות חודש לפני יישום ה-FAB.
9	B.2.9.1	א	הצדדים המתקשרים רשאים להועיד ספק שירותים מטאורולוגיים שיספק את הנתונים המטאורולוגיים, כולם או חלקם, על בסיס בלעדי בתוך המרחב האווירי שבתחום אחריותם, וזאת בהתחשב בשיקולי בטיחות.
9a.1	B.2.9a.1	ב	צדדים מתקשרים ינקטו את כל האמצעים הדרושים על מנת להבטיח יישום של מקטעים פונקציונליים של מרחב אווירי (FAB) במגמה להשיג את הקיבולת והיעילות הנדרשות של רשת ניהול התעבורה האווירית במסגרת השמים האירופיים האחידים ולקיים רמה גבוהה של בטיחות ולתרום לתפקוד הכולל של מערכת התובלה האווירית ולהשפעה סביבתית מופחתת. צדדים מתקשרים ישתפו פעולה במידה רבה ככל האפשר זה עם זה, בעיקר צדדים מתקשרים המקימים מקטעים פונקציונליים שכנים של מרחב אווירי, וזאת על מנת להבטיח ציות להוראה זו.

9a.2	B.2.9a.2	ב	<p>מקטעים פונקציונליים של מרחב אווירי בעיקר:</p> <p>(א) ייתמכו ע"י טיעון בטיחותי;</p> <p>(ב) יאפשרו שימוש מיטבי במרחב אווירי, תוך התחשבות בזרימות תעבורה אווירית;</p> <p>(ג) יבטיחו התאמה לרשת הנתיבים האירופית שנקבעה בהתאם לסעיף 6 של תקנת המרחב האווירי;</p> <p>(ד) יהיו מוצדקים ע"י הערך המוסף הכולל שלהם, כולל שימוש מיטבי במשאבים אנושיים וטכניים, על בסיס ניתוח עלות-תועלת;</p> <p>(ה) יבטיחו העברה חלקה וגמישה של אחריות לפיקוח על תעבורה אווירית בין יחידות שירותי תעבורה אווירית;</p> <p>(ו) יבטיחו התאמה ביו מתארים שונים של מרחב אווירי, לניצול מיטבי, בין היתר, של אזורי מידע אווירי (FIR) נוכחיים;</p> <p>(ז) ימלאו אחר התנאים הנובעים מהסכמים אזוריים שנעשו במסגרת ICAO;</p> <p>(ח) יכבדו הסכמים אזוריים הקיימים בתאריך כניסתה לתוקף של תקנה 550/2004; וכן</p> <p>(ט) יקדמו התאמה ליעדי ביצוע.</p>
9a.3	B.2.9a.3	ב	<p>מקטע פונקציונלי של מרחב אווירי יוקם רק בהסכמה הדדית בין כל הצדדים המתקשרים, ומקום שמתאים, מדינות שלישיות שיש להן אחריות לחלק כלשהו של המרחב האווירי הכלול במקטע הפונקציונלי של מרחב אווירי. לפני כינון המקטע הפונקציונלי של מרחב אווירי, הצד(דים) המתקשר(ים) (הנוגע(ים) בדבר ימסרו לצדדים המתקשרים האחרים ולצדדים מעוניינים אחרים מידע נאות ויעניקו להם הזדמנות להגיש את הערותיהם.</p>
9a.4	B.2.9a.4	ב	<p>מקום שמקטע פונקציונלי של מרחב אווירי מתייחס למרחב אווירי הנמצא כולו או חלקו בתחום האחריות של שני צדדים מתקשרים או יותר, ההסכם שמכוחו מוקם המקטע הפונקציונלי של מרחב אווירי יכלול את ההוראות הדרושות הנוגעות לאופן שבו ניתן לשנות את המקטע והדרך שבה צד מתקשר יכול לפרוש מהמקטע, כולל הסדרי מעבר.</p>

9a.5	B.2.9a.5	ב	מקום שמתעוררים קשיים בין שני צדדים מתקשרים או יותר ביחס למקטע פונקציונלי חוצה גבולות של מרחב אווירי הנוגע למרחב אווירי שבתחום אחריותם, הצדדים המתקשרים הנוגעים בדבר רשאים להביא את העניין במשותף בפני הוועדה לשמים אחידים לחוות דעת. חוות הדעת תהיה ממוענת אל הצדדים המתקשרים הנוגעים בדבר. בלי לפגוע בתקן B.2.9a.3, הצדדים המתקשרים יביאו חוות דעת זו בחשבון במסגרת מאמציהם למצוא פתרון.
10.1	B.2.10.1	א	ספקי שירותי תעבורה אווירית רשאים לעשות שימוש בספקי שירות אחרים שהוסמכו אצל הצדדים המתקשרים.
10.2	B.2.10.2	א	ספקי שירותי תעבורה אווירית יתנו תוקף רשמי לקשרי העבודה ביניהם באמצעות עריכת הסכמים בכתב או הסדרים משפטיים מקבילים, המפרטים חובות ותפקידים מוגדרים שכל ספק שירות מקבל על עצמו, ואשר מאפשרים חילופי נתונים תפעוליים בין כל ספקי השירות במידה שמדובר בתעבורה אווירית אזרחית. על הסדרים אלה תימסר הודעה לרשות הפיקוח הלאומית או לרשויות הנוגעות בדבר.
10.3	B.2.10.3	א	במקרים הכרוכים באספקת שירותי תעבורה אווירית, יידרש אישור הצדדים המתקשרים הנוגעים בדבר. במקרים הכרוכים באספקת שירותים מטאורולוגיים, יידרש אישור הצדדים המתקשרים הנוגעים בדבר אם הם הועידו ספק על בסיס בלעדי בהתאם לתקן B.2.9.1.
11	B.2.10.4	א	צדדים מתקשרים, בהקשר של מדיניות התובלה המשותפת, ינקטו את האמצעים הדרושים כדי להבטיח שהסכמים בכתב בין הרשויות האזרחיות והצבאיות המוסמכות או הסדרים משפטיים מקבילים יערכו או יחודשו ביחס לניהול של מקטעים פונקציונליים מוגדרים של מרחב אווירי.
12(1)	B.2.12.1	א	ספקי שירותי תעבורה אווירית, ולא משנה מהי מערכת הבעלות או המבנה המשפטי שלהם, יערכו, יגישו לביקורת ויפרסמו את הדוחות הפיננסיים שלהם.
12(2)	B.2.12.2	א	בכל המקרים, ספקי שירותי תעבורה אווירית יפרסמו דוח שנתי ויעברו בקביעות ביקורת עצמאית.

12(3)	B.2.12.3	א	בעת אספקת צרור שירותים, ספקי שירותי תעבורה אווירית יפרידו וימסרו את העלויות וההכנסה משירותי תעבורה אווירית, מפורטות בהתאם למערכת הגבייה בת ההחלה, ומקום שמתאים, יקימו חשבונות משולבים לשירותים אחרים, שאינם שירותי תעבורה אווירית, כפי שהיו נדרשים לעשות לו היו השירותים הנדונים מסופקים ע"י מיזמים נפרדים.
12(4)	B.2.12.4	א	הצדדים המתקשרים יועידו רשויות מוסמכות שתהיה להן זכות גישה לחשבונות ספקי השירות המספקים שירותים במרחב אווירי שבתחום אחריותם.
13.1	B.2.13.1	ב	ככל הנוגע לתעבורה אווירית אזרחית, הנתונים התפעוליים הנוגעים בדבר יוחלפו בזמן אמת בין כל ספקי שירותי התעבורה האווירית, המשתמשים במרחב האווירי ושדות התעופה, וזאת בכדי לקדם את הצרכים התפעוליים שלהם. הנתונים ישמשו אך ורק למטרות תפעוליות.
13.2	B.2.13.2	ב	גישה לנתונים תפעוליים נוגעים בדבר תינתן לרשויות המתאימות, לספקים מורשים של שירותי תעבורה אווירית, למשתמשים במרחב האווירי ולשדות התעופה על בסיס של אי אפליה.
13.3	B.2.13.3	ב	ספקים מרושיינים של שירותי תעבורה אווירית, וכן משתמשים במרחב האווירי ושדות התעופה, יקבעו תנאי גישה אחידים לנתונים התפעוליים הנוגעים בדבר שלהם שאינם אלה הנזכרים בס"ק 1. רשויות פיקוח לאומיות יאשרו תנאים אחידים כאמור. כללים מפורטים המתייחסים לתנאים כאמור ייקבעו, מקום שמתאים, בהתאם לנוהל הנזכר בסעיף 5 (3) לתקנת המבנה.
18.1-18.2	B.2.18.1	א	לא רשויות הפיקוח הלאומיות של הצדדים המתקשרים הפועלות בהתאם לחקיקה הלאומית שלהם, ולא הנציבות האירופית, יגלו מידע שטיבו סודי, בעיקר מידע הנוגע לשירותי תעבורה אווירית, לקשרים העסקיים ביניהם או לרכיבי העלויות. הדבר יהיה בלי לפגוע בזכות הגילוי של רשויות הפיקוח הלאומיות של הצדדים המתקשרים או הנציבות האירופית מקום שהדבר חיוני למילוי תפקידיהן, ובמקרה זה הגילוי יהיה מידתי וייתיחס לאינטרסים הלגיטימיים בהגנה על הסודות העסקיים שלהם של ספקי שירותי תעבורה אווירית, משתמשים במרחב האווירי, שדות תעופה או בעלי עניין אחרים הנוגעים בדבר.

B.3: תקנה (EC) מס' 551/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 בדבר הארגון והשימוש במרחב אווירי בשמים האירופיים האחידים (תקנת המרחב האווירי) כפי שתוקנה ע"י תקנה (EC) מס' 1070/2009 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-21 באוקטובר 2009

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן מס')	סוג (פרק א' או פרק ב' של חלק ב' לנספח 4)	תקן
1	B.3.1.1	א'	הצדדים המתקשרים יציבו כיעד לתמוך בתפיסה של מרחב אווירי הפועל באופן משולב יותר ויותר וזאת במסגרת מדיניות התובלה המשותפת וכינון נהלים משותפים לעיצוב, לתכנון ולניהול המבטיחים ביצוע יעיל ובטוח של ניהול תעבורה אווירית. השימוש במרחב אווירי יתמוך בהפעלת שירותי תעבורה אווירית כמכלול לכיד (קוהרנטי) ועקבי בהתאם לתקנה (EC) מס' 550/2004. הנ"ל יחול על המרחב האווירי שבתוך אזורי EUR ו-AFI של ICAO מקום שהצדדים המתקשרים אחראים לאספקת שירותי תעבורה אווירית בהתאם לתקנת אספקת שירות 550/2004. הצדדים המתקשרים רשאים להחיל את תקנה 551/2004 על מרחב אווירי שבתחום אחריותם גם באזורים אחרים של ICAO, ובתנאי שיודעו על כך לצדדים המתקשרים האחרים.
3.1	B.3.3.1	ב'	יעדם של הצדדים המתקשרים יהיה כינון של מרחב פיקוח תעופתי אירופי עליון – להלן: "EUR" יחיד והכרה בו ע"י ICAO.
3.2	B.3.3.2	ב'	EUR יתוכנן כך שיקיף את המרחב האווירי בתחום אחריותם של הצדדים המתקשרים בהתאם לסעיף 1(3) לתקנה 551/2004 ויכול גם לכלול מרחב אווירי של מדינות אירופיות שלישיות.
3.3	B.3.3.3	ב'	כינון EUR יהיה בלי לפגוע באחריותם של הצדדים המתקשרים להועדת ספק שירותי תעבורה אווירית במרחב האווירי שבתחום אחריותם בהתאם לתקן B.2.8.1.

3.4	B.3.3.4	ב'	הצדדים המתקשרים ימשיכו לשאת באחריות כלפי ICAO בתוך הגבולות הגיאוגרפיים של אזורי מידע הטיסה העליונים ואזורי הטיסה המופקדים בידיהם ע"י ICAO.
3a	B.3.3a.1	א'	כללים מיישמים בדבר מידע תעופתי אלקטרוני הרשומים בנספח 4 של הסכם התעופה א"א-ישראל האירופי-ים תיכוני יחולו.
4	B.3.4.1	א'	כללים מיישמים בדבר כללי טיסה ובדבר סיווג מרחב אווירי הרשומים בנספח 4 של הסכם התעופה א"א-ישראל האירופי-ים תיכוני יחולו.
6.1	B.3.6.1	א'	תפקודי רשת ניהול התעבורה האווירית (ATM) יאפשרו שימוש מיטבי במרחב אווירי ויבטיחו כי משתמשים במרחב אווירי יוכלו להפעיל מסלולים מועדפים, תוך מתן גישה מירבית למרחב אווירי ולשירותי תעבורה אווירית. מטרתם של תפקודי רשת אלה תהיה לתמוך ביוזמות בדרג הלאומי ובדרג המקטעים הפונקציונליים של מרחב אווירי והם יוצאו לפועל באופן המכבד את ההפרדה בין מטלות רגולטוריות ותפעוליות.
6.2	B.3.6.2	א'	תפקידים שמבצע מנהל רשת בתכנון נתיבים ובניהול משאבים מצומצמים וכן האפשרות למנות למשל את יורוקונטרול כמנהל רשת.
6.3	B.3.6.3	א'	המועצה רשאית להוסיף על רשימת התפקידים שבתקן B.3.6.2 אחרי התייעצות נאותה עם בעלי עניין בתעשייה. אמצעים אלה, המיועדים לתקן יסודות לא-חיוניים של תקנה 551/2004 ע"י הוספה עליה, יאומצו בהתאם לנוהל הרגולטורי בקפידה כנזכר בסעיף (4) לתקנת המבנה.

6.4	B.3.6.4	א'	<p>כללים מפורטים ליישום האמצעים הנזכרים בסעיף 6 לתקנת המרחב האווירי (551/2004), להוציא אלה הנזכרים בס"ק 6 עד 9 לסעיף 6 לתקנה 551/2004 הרשומים בנספח 4 של הסכם התעופה א"א-ישראל האירופי-ים תיכוני, יחולו. כללים מיישמים אלה יטפלו בעיקר:</p> <p>(א) בתיאום והאחדה של תהליכים ונהלים להגברת היעילות של ניהול הקיבולת התעופתית, כולל פיתוח העקרונות ואמות המידה;</p> <p>(ב) בתפקיד המרכזי, לתאם את הזיהוי המוקדם והיישוב של צרכי קיבולת בנתיבים המוקצים לתנועה אווירית אזורית אירופית לשם תמיכה בתכנון ובהפעלה של רשת תעופה אירופית;</p> <p>(ג) בתפקודי רשתות נוספים כמוגדר בתכנית האב של ניהול תעבורה אווירית;</p> <p>(ד) בהסדרים מפורטים לקבלת החלטות משותפת בין הצדדים המתקשרים, ספקי שירותי תעבורה אווירית והנושאים בתפקיד של ניהול הרשת;</p> <p>(ה) בהסדרים להתייעצות עם בעלי העניין הנוגעים בדבר בתהליך קבלת ההחלטות הן בדרג הלאומי והן בדרג האירופי; וכן</p> <p>(ו) בתוך ספקטרום תדר הרדיו המוקצה לתנועה אווירית אזורית ע"י איגוד הטלקומוניקציה הבינלאומי, חלוקת מטלות ותחומי אחריות בין הנושא בתפקיד מנהל הרשת לבין מנהלי תדרים לאומיים, על מנת להבטיח שתפקודי ניהול תדרים לאומיים ימשיכו לבצע את הקצאות התדרים הללו שאין להן כל השפעה על הרשת. לגבי המקרים שבהם יש השפעה על הרשת, מנהלי התדרים הלאומיים ישתפו פעולה עם אלה האחראים לניהול תפקודי הרשת כדי להפיק את המיטב מהשימוש בתדרים.</p>
-----	---------	----	--

6.5	B.3.6.5	א'	היבטים של תכנון מרחב אווירי שאינם אלה הנזכרים בס"ק 2 לסעיף 6 לתקנה 551/2004, יטופלו בדרג הלאומי או בדרג של מקטעים פונקציונליים של מרחב אווירי. תהליך תכנון זה יביא בחשבון דרישות ומורכבות של תנועה, תכניות ביצוע למקטעים לאומיים או פונקציונליים של מרחב אווירי, ויכלול התייעצויות מלאות עם משתמשים במרחב האווירי הנוגעים בדבר או קבוצות הנוגעות בדבר המייצגות משתמשים במרחב האווירי ורשויות צבאיות ככל שמתאים.
6.6	B.3.6.6	ב'	צדדים מתקשרים יפקידו בידי יורוקונטרול או גוף מוסמך וחסר פניות אחר את ביצוע ניהול זרימת התעבורה האווירית בכפוף להסדרי פיקוח מתאימים.
6.7	B.3.6.7	א'	כללים מיישמים בדבר ניהול זרימת תעבורה אווירית, הרשומים בנספח 4 של הסכם התעופה א"א-ישראל האירופי-ים תיכוני, יחולו.
7.1	B.3.7.1	א'	בהתחשב בארגון ההיבטים הצבאיים שבתחום אחריותם, הצדדים המתקשרים יבטיחו את ההחלה האחידה בתוך השמים האירופיים האחידים של מושג השימוש הגמיש במרחב אווירי כפי שתואר ע"י ICAO וכפי שפותח ע"י יורוקונטרול, וזאת על מנת לאפשר ניהול מרחב אווירי וניהול תעבורה אווירית בהקשר של מדיניות התובלה המשותפת.
7.3	B.3.7.2	א'	כללים מיישמים בדבר השימוש הגמיש במרחב אווירי, הרשומים בנספח 4 של הסכם התעופה א"א-ישראל האירופי-ים תיכוני, יחולו.
8.1	B.3.8.1	א'	במקרים שבהם החלת סעיף 7 לתקנה 551/2004 מעוררת קשיים תפעוליים משמעותיים, הצדדים המתקשרים רשאים להשהות באופן זמני החלה כאמור בתנאי שיודיעו ללא דיחוי לוועדה המשותפת.
8.2	B.3.8.2	א'	במקרים בהם בוצעה השהיה זמנית, ניתן לערוך התאמות לכללים שאומצו לפי סעיף (3)7 לתקנה 551/2004 למרחב האווירי שבתחום האחריות של הצד(דים) המתקשר(ים) הנוגע(ים) בדבר.

B.4: תקנה (EC) מס' 552/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-10 במארס 2004 בדבר יכולת פעולה משולבת של רשת ניהול התעבורה האווירית האירופית (תקנת יכולת הפעולה המשולבת) כפי שתוקנה ע"י תקנה (EC) מס' 1070/2009 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-21 באוקטובר 2009

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן מס')	סוג (פרק א' או פרק ב' של חלק ב' לנספח 4)	תקן
1 + Annex I	B.4.1.1	א'	במסגרת תקנת המסגרת, תקנה 552/2004 עוסקת ביכולת הפעולה המשולבת של EATMN. היא תחול על המערכות, רכיביהן והנהלים הנלווים להן המפורטים בנספח 1 לתקנה 552/2004. היעד הוא להשיג יכולת פעולה משולבת של המערכות, רכיביהן והנהלים הנלווים להם של EATMN, וזאת בהתחשב בכללים הבינלאומיים הנוגעים בדבר וכן במגמה להבטיח את ההנהגה המהירה והמתואמת של תפיסות חדשות מוסכמות ותקפות של פעולות או טכנולוגיה בניהול תעבורה אווירית.
2 + Annex II	B.4.2.1	א'	EATMN, מערכותיו, רכיביהן והנהלים הנלווים להן יעמדו בדרישות יסוד. דרישות יסוד אלה מפורטות בנספח 2 לתקנה 552/2004.

3	B.4.3.1	א'	<p>כללים מיישמים בדבר יכולת פעולה משולבת הרשומים בנספח 4 של הסכם התעופה א"א-ישראל האירופיים תיכוני יחולו.</p> <p>מערכות, רכיבים ונהלים נלווים להם יתאימו לכללים המיישמים הנוגעים בדבר בנוגע ליכולת פעולה משולבת לאורך כל מחזור חייהם.</p> <p>כללים מיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת, בעיקר :</p> <p>(א) יקבעו כל דרישה מוגדרת המשלימה או מחדדת את דרישות היסוד, בעיקר במונחים של בטיחות, פעולה חלקה וביצוע; ו/או</p> <p>(ב) יתארו, מקום שמתאים, כל דרישה מוגדרת המשלימה או מחדדת את דרישות היסוד, בעיקר בנוגע להצגה המתואמת של תפיסות חדשות מוסכמות ותקפות של פעולות או טכנולוגיות; ו/או</p> <p>(ג) יקבעו את הרכיבים בטפלים במערכות; ו/או</p> <p>(ד) יתארו את הנהלים המוגדרים של הערכת התאמה שמעורבים בהם גופים שקיבלו הודעה הנזכרים בסעיף 8 ל-552/2004, בהתבסס על המבנים המוגדרים בהחלטה 93/465/EEC לשימוש בהערכת ההתאמה או ההלימות של השימוש ברכיבים וכן אימות המערכות; ו/או</p> <p>(ה) יפרטו את התנאים ליישום, ובכלל זה, במקום שמתאים, את התאריך שבו כל בעלי העניין הנוגעים בדבר נדרשים לציית להם.</p> <p>ההכנה, האימוץ והבחינה של כללים מיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת יביאו בחשבון את העלויות והיתרונות המשוערים של פתרונות טכניים שבאמצעותם ניתן לציית להם, במגמה להגדיר את הפתרון בר הקיימא ביותר, תוך התייחסות נאותה לקיום רמת בטיחות גבוהה מוסכמת. הערכת העלויות והיתרונות של פתרונות אלה לכל בעלי העניין הנוגעים בדבר תצורף לכל טיוטה של כללים מיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת.</p> <p>כללים מיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת ייקבעו בהתאם לנוהל שלפי סעיף 8 לתקנת המבנה .</p>
---	---------	----	---

4 (2)		א'	<p>תהיה הנחת עמידה בדרישות היסוד ו/או בכללים מיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת לגבי המערכות, יחד עם הנהלים הנלווים, או הרכיבים העומדים במפרטים הנוגעים בדבר של הקהילה ושמספרי הסימוכין שלהם פורסמו בעיתון הרשמי של האיחוד האירופי.</p>
5 + Annex III	B.4.5.1	א'	<p>לרכיבים תתלווה הצהרת התאמה או הלימות לשימוש של א"א. יסודות הצהרה זו מפורטים בנספח 3 לתקנה 552/2004.</p> <p>היצרן, או נציגיו המוסמכים שבסיסם אצל הצדדים המתקשרים, יבטיח ויצהיר, באמצעות הצהרת התאמה או הלימות לשימוש של א"א, כי החיל את ההוראות המפורטות בדרישות היסוד ובכללים המיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת.</p> <p>תהיה הנחת ציות לדרישות היסוד ו/או לכללים המיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת לגבי הרכיבים שאליהם מתלווה הצהרת התאמה או הלימות לשימוש של א"א.</p> <p>כללים מיישמים הנוגעים בדבר בנוגע ליכולת פעולה משולבת יפרטו, מקום שמתאים, את המטלות הנוגעות להערכת התאמה או הלימות לשימוש של רכיבים שעל הגופים שקיבלו הודעה לבצע כנוצר בסעיף 8 לתקנה 552/2004.</p>

6 + Annex IV	B.4.6.1	א'	<p>מערכות יהיו כפופות לאימות של ה-א"א ע"י ספק שירותי תעבורה אווירית בהתאם לכללים המיישמים ליכולת פעולה משולבת הרלוונטיים, על מנת להבטיח כי יעמדו בדרישות היסוד של תקנה 552/2004 ובכללים מיישמים ליכולת פעולה משולבת, עם שילובם ב-EATMN. לפני שמערכת נכנסת לשירות, ספק שירותי התעבורה האווירית הנוגע בדבר יכין הצהרת אימות של א"א, המאשרת ציות, ויגיש אותה לרשות הפיקוח הלאומית יחד עם תיק טכני. רכיבי הצהרה זו והתיק הטכני מפורטים בנספח 4 לתקנה 552/2004. רשות הפיקוח הלאומית רשאית לדרוש כל מידע נוסף הדרוש לפיקוח על ציות כאמור.</p> <p>כללים מיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת הנוגעים בדבר יפרטו, מקום שמתאים, את המטלות הנוגעות לאימות מערכות שעל גופים שקיבלו הודעה לבצע כנזכר בסעיף 8 לתקנה 552/2004.</p> <p>הצהרת האימות של א"א תהיה בלי לפגוע בכל הערכה שרשות הפיקוח הלאומית עשויה להידרש לבצע מטעמים שאינם יכולת פעולה משולבת.</p>
6a	B.4.6a.1	א'	<p>הנפקת רישיון בהתאם לתקנה (EC) מס' 216/2008 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-20 בפברואר 2008 בדבר כללים משותפים בתחום התעופה האזרחית וכינון סוכנות אירופית לבטיחות תעופה תישקל, מקום שהדבר חל על רכיבים או מערכות, למטרות סעיפים 5 ו-6 לתקנה 552/2004, כהצהרת א"א בדבר התאמה או הלימות לשימוש, או כהצהרת אימות של א"א, אם היא כוללת הוכחה של ציות לדרישות היסוד של תקנה 552/2004 ולכללים המיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת הנוגעים בדבר.</p>
7.1	B.4.7.1	א'	<p>מקום שרשות הפיקוח הלאומית מוודאת כי: (א) רכיב שמתלווה אליו הצהרת א"א בדבר התאמה או הלימות לשימוש, או (ב) מערכת שמתלווה אליה הצהרת אימות של א"א, אינם מצייתים לדרישות היסוד ו/או לכללים המיישמים בנוגע ליכולת פעולה משולבת הנוגעים בדבר, היא, תוך התחשבות נאותה בצורך להבטיח בטיחות והמשכיות של תפעול, תנקוט את כל האמצעים הדרושים כדי להגביל את תחום ההחלה של הרכיב או המערכת הנוגעים בדבר או לאסור על השימוש בהם ע"י הגופים שבתחום האחריות של הרשות.</p>

8.1	B.4.8.1	א'	הצדדים המתקשרים יודיעו לוועדה המשותפת מיהם הגופים שהם מינו לבצע מטלות הנוגעות להערכת התאמה או הלימות לשימוש הנזכרות בסעיף 5 לתקנה 552/2004, ו/או האימות הנזכר בסעיף 6 לתקנה 552/2004, של כל גוף ומספר הזיהוי שלו שהתקבל מהמועצה תוך ציון תחום האחריות.
8.2	B.4.8.2	א'	הצדדים המתקשרים יחילו את אמות המידה בהתאם להוראות נספח 5 לתקנה 552/2004 להערכת הגופים שיקבלו הודעה. גופים העומדים באמות המידה להערכה לפי הוראות התקנים האירופיים הנוגעים בדבר ייראו כעומדים באמות המידה האמורות.
8.3 + Annex V	B.4.8.3	א'	הצדדים המתקשרים ימשכו בחזרה הודעה על גוף שקיבל הודעה שאינו עומד עוד באמות המידה של נספח 5 לתקנה 552/2004. הם יודיעו על כך מיד לוועדה המשותפת.
8.4	B.4.8.4	א'	בלי לפגוע בדרישות הנזכרות בס"ק 1, 2 ו-3 לסעיף 8 לתקנה 552/2004, הצדדים המתקשרים רשאים להחליט למנות ארגונים מוכרים בהתאם לסעיף 3 לתקנת אספקת השירות כגופים שקיבלו הודעה.

B.5: תקנה (EC) מס' 216/2008 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-20 בפברואר 2008 בדבר כללים אחידים בתחום התעופה האזרחית וכינון סוכנות אירופית לבטיחות תעופה, וביטול הנחיית המועצה 91/670/EEC, תקנה (EC) מס' 1592/2002 והנחיה 2004/36/EC, כפי שתוקנו ע"י תקנה (EC) מס' 1108/2009 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-21 באוקטובר 2009 המתקנת את תקנה (EC) מס' 216/2008 בתחום שדות התעופה, ניהול התעבורה האווירית וספק שירותי התעבורה האווירית, ומבטלת את הנחיה 2006/23/EC

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/פרק פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן מס')	סוג (פרק א' או פרק ב' של חלק ב' לנספח 4)	תקן
3	B.5.3.1	א'	ההגדרות בסעיפים 3(da), 3(e), 3(f), 3(g), 3(q), 3(r), 3(s) לתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009 יחולו על תקנים ודרישות המתייחסים לניהול תעבורה אווירית המפורטים בנספח זה. כל האזכורים למדינות חברות יובנו כאזכורים לצדדים המתקשרים.
8b (1)	B.5.8b.1	א'	אספקת שירותי תעבורה אווירית ומידע תעופתי (להלן: "ATM/ANS") תהיה בהתאם לדרישות היסוד המפורטות בנספח 5 ב' לתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009.
8b(2)	B.5.8b.2	א'	ספקי ATM/ANS יידרשו להחזיק ברישיון בהתאם לתקנה 1035/2011 ולדין הלאומי בר ההחלה. הרישיון יונפק כאשר יוכיח הספק את יכולתו ואמצעיו למלא אחר תחומי האחריות שלו הקשורים לסמכויות של הספק. הסמכויות המוענקות והיקף השירותים המסופקים יפורטו ברישיון.
8b(3)	B.5.8b.3	א'	בחריגה מתקן B.5.8b.2, צדדים מתקשרים רשאים להחליט כי ספקי שירותי מידע תעופתי יורשו להצהיר על יכולתם ואמצעייהם למלא אחר תחומי האחריות שלהם הקשורים לשירותים המסופקים.

8b(4)	B.5.8b.4	ב'	האמצעים הנזכרים בתקן B.5.8b.6 יכולים לקבוע דרישה להסמכה ביחס לארגונים העוסקים בתכנון, בייצור ובתחזוקה של מערכות ורכיבי ATM/ANS קריטיים מבחינה בטיחותית. הרישיון לארגונים אלה יונפק כאשר יוכיחו את יכולתם ואמצעיהם למלא אחר תחומי האחריות שלהם הקשורים לסמכויות שלהם. הסמכויות המוענקות יפורטו ברישיון.
8b(5)	B.5.8b.5	א'	האמצעים הנזכרים בתקן B.5.8b.6 יכולים לקבוע דרישה לרישיון, או לחליפין, אישור אימות ע"י ספק ATM/ANS של מערכות ורכיבי ATM/ANS קריטיים מבחינה בטיחותית. הרישיון למערכות ולרכיבים אלה תונפק, או יינתן אישור אימות, כאשר המבקש הוכיח כי המערכות והרכיבים מציינים למפרטים המפורטים שהונהגו כדי להבטיח ציות לדרישות היסוד הנזכרות בתקן B.5.8b.1.
8b(6)	B.5.8b.6	א'	כללים מיישמים בדבר ATM/ANS הנזכרים בסעיף 8b(6) לתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009 והרשומים בנספח 4 של הסכם התעופה א"א-ישראל האירופי-ים תיכוני, יחולו.
8c (1)	B.5.8c.1	א'	פקחי תעבורה אווירית וכן בני אדם וארגונים המעורבים בהכשרה, בבחינה, בבדיקה או בהערכה רפואית של פקחי תעבורה אווירית יצייתו לדרישות היסוד הנוגעות בדבר המפורטות בנספח 5 ב' לתקנה 216/2008, כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009.
8c (2)	B.5.8c.2	א'	פקחי תעבורה אווירית יידרשו להחזיק ברישיון ובתעודה רפואית המתאימה לשירות המסופק.
8c (3)	B.5.8c.3	א'	הרישיון הנזכר בתקן B.5.8c.2 יונפק רק כאשר מבקש הרישיון יוכיח כי הוא מצייט לכללים שנקבעו כדי להבטיח עמידה בדרישות היסוד ביחס לידע תיאורטי, מיומנות מעשית, מיומנות בשפה וניסיון כמפורט בנספח 5 ב' לתקנה 216/2008, כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009.
8c (4)	B.5.8c.4	א'	התעודה הרפואית הנזכרת בתקן B.5.8c.2 תונפק רק כאשר פקח התעבורה האווירית מצייט לכללים שנקבעו כדי להבטיח עמידה בדרישות היסוד בדבר כשירות רפואית המפורטות בנספח 5 ב' לתקנה 216/2008, כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009. את התעודה הרפואית רשאים להנפיק בוחנים רפואיים אוויריים או מרכזים רפואיים אוויריים.
8c (5)	B.5.8c.5	א'	ההסמכות המוענקות לפקח תעבורה אווירית והיקף הרישיון והתעודה הרפואית יפורטו ברישיון ובתעודה.

יכולתם של ארגונים להכשרת פקחי תעבורה אווירית, בוחנים רפואיים אוויריים ומרכזים רפואיים אוויריים למלא את תחומי האחריות שלהם הקשורים להסמכות שלהם בזיקה להנפקת רישיונות ותעודות רפואיות תוכר ע"י הנפקה של רישיון.	א'	B.5.8b.6	8c (6)
רישיון יונפק לארגוני הכשרה, בוחנים רפואיים אוויריים ומרכזים רפואיים אוויריים לפקחי תעבורה אווירית אשר הוכיחו כי הם מצייתים לכללים שנקבעו כדי להבטיח ציות לדרישות היסוד בדבר כשירות רפואית המפורטות בנספח 5 ב' לתקנה 216/2008, כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009. ההסמכות המוענקות ע"י הרישיון יפורטו ברישיון.	א'	B.5.8c.7	8c (7)
בני אדם האחראים למתן הכשרה מעשית או להערכת מיומנות של פקחי תעבורה אווירית יחזיקו ברישיון. הרישיון יונפק כאשר האדם הנוגע הוכיח ציות לכללים שנקבעו כדי להבטיח ציות לדרישות היסוד הנוגעות בדבר המפורטות בנספח 5 ב' לתקנה 216/2008, כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009. ההסמכות המוענקות ע"י הרישיון יפורטו ברישיון.	א'	B.5.8c.8	8c (8)
מתקני הדרכה מלאכותיים יצייתו לדרישות היסוד הנוגעות בדבר המפורטות בנספח 5 ב' לתקנה 216/2008, כפי שתוקנה ע"י 1108/2009.	א'	B.5.8c.9	8c (9)
כללים מיישמים הנזכרים בסעיף 10 לתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009 והרשומים בנספח 4 של הסכם התעופה א"א-ישראל האירופי-ים תיכוני, יחולו.	א'/ב'*	B.5.8c.10	8c(10)
(א) כל כלי הטיס, להוציא אלה העוסקים בפעילויות הנזכרות בסעיף 1(2)(a) לתקנה 216/2008, בכל שלבי הטיסה או באזור התנועה של שדה התעופה, יופעל בהתאם לכללי תפעול כלליים בני החלה וכל נוהל בר החלה המפורט לשימוש אותו מרחב אווירי.	א'	B.5.Vb.1	Annex Vb (1)
(ב) כל כלי הטיס, להוציא אלה העוסקים בפעילויות הנזכרות בסעיף 1(2)(a) לתקנה 216/2008, יהיו מצוידים ברכיבים הנדרשים ויפעלו בהתאם. רכיבים המשמשים במערכת ATM/ANS יצייתו גם לדרישות שבנקודה 3 לתקנה 216/2008 של נספח 5 ב' כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009.	א'		

* הוראות הנובעות מאמות מידה והמלצות של ארגון ICAO תסווגנה כסוג א'. כל הוראה אחרת תסווג כסוג ב'.

דרישות היסוד בנספח 5 ב' (2) לתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009 יחולו.	א'	B.5.Vb. 2	Annex Vb (2)
דרישות היסוד בנספח 5 ב' (3) לתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009 יחולו.	א'	B.5.Vb. 3	Annex Vb (3)
דרישות היסוד בנספח 5 ב' (4) לתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009 יחולו.	א"/ב'*	B.5. Vb.4	Annex Vb (4)
דרישות היסוד בנספח 5 ב' (5) לתקנה 216/2008 כפי שתוקנה ע"י תקנה 1108/2009 יחולו.	א'	B.5.Vb. 5	Annex Vb (5)

* הוראות הנובעות מאמות מידה והמלצות של ארגון ה-ICAO תסווגנה כסוג א'. כל הוראה אחרת תסווג כסוג ב'.

חלק C: סביבה

C.1:הנחיה 2002/30/EC בדבר כינון כללים ונהלים ביחס להנהגת הגבלות תפעול הקשורות לרעש בשדות תעופה של הקהילה

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס'/ סעיף מס'/תקן (מס')	תקן
3	C.1.3.1	הצדדים המתקשרים יבטיחו כי יהיו רשויות מוסמכות האחראיות לעניינים המתייחסים להנהגת הגבלות תפעול הקשורות לרעש בשדות תעופה.
4	C.1.4.1	הצדדים המתקשרים יאמצו גישה מאוזנת בטפלים בבעיות רעש בשדות תעופה שבשטחם. כן הם רשאים לשקול תמריצים כלכליים כאמצעי לניהול רעש.
	C.1.4.2	בדונם בהגבלות תפעול, הרשויות המוסמכות יביאו בחשבון את העלויות והיתרונות הסבירים של האמצעים השונים הזמינים וכן מאפיינים ייחודיים לשדה תעופה.
	C.1.4.3	אמצעים או שילוב של אמצעים שנקטו לא יהיו מגבילים יותר מהדרוש על מנת להשיג את היעד הסביבתי שנקבע לשדה תעופה מסוים. הם יהיו בלתי מפלים מטעמי לאומיות או זהות של המוביל האווירי או יצרן כלי הטיס.
	C.1.4.4	הגבלות תפעול מבוססות ביצוע יתבססו על ביצועי הרעש של כלי הטיס כפי שנקבעו ע"י תהליך הרישוי שנערך בהתאם לכרך 1 לנספח 16 לאמנת התעופה האזרחית הבינלאומית.
5 + Annex II (1-3)	C.1.5.1	כאשר נשקלת החלטה על הגבלות תפעול, המידע כמפורט בנספח 2 ס"ק 1-3 להנחיה 2002/30/EC יילקח בחשבון, במידה שמתאים ואפשרי, לגבי הגבלות התפעול הנוגעות בדבר ולגבי מאפייני שדה התעופה.
7	C.1.7.1	כללים להערכת הגבלות תפעול לא יחולו על: (א) הגבלות תפעול שכבר הונהגו בתאריך יישום תקן זה כפי שקיבלו תוקף ע"י החלטת הוועדה המשותפת כמפורט בנספח 2 ס"ק 5 להסכם התעופה א"א-ישראל האירופי-ים תיכוני; (ב) שינויים טכניים קלים בהגבלות תפעול שטיבם חלקי שאין להם השלכות עלות משמעותיות למובילים אוויריים בכל שדה תעופה נתון ואשר הונהגו אחרי יישום תקן זה כנזכר לעיל.

9	C.1.9.1	במקרים פרטניים, הצדדים המתקשרים רשאים להתיר, בשדות תעופה הנמצאים בשטחם, הפעלות בודדות של כלי טיס שלא היו יכולות להתקיים על בסיס כל ההוראות האחרות של הנחיה 2002/30/EC במקרים שבהם: (א) כלי טיס שההפעלות הבודדות שלהם הינן בעלות אופי חריג כל כך שיהיה זה בלתי סביר למנוע פטור זמני; (ב) כלי טיס המבצעים טיסות ללא הכנסה כספית למטרות שינויים, תיקון או תחזוקה.
10	C.1.10.1	הצדדים המתקשרים יבטיחו כי, לשם החלת הגבלות תפעול, ייקבעו נהלים להתייעצות עם צדדים מעוניינים וזאת בהתאם לדין הלאומי בר ההחלה.
11	C.1.11.1	צד מתקשר יודיע מיד לצד המתקשר האחר על כל הגבלת תפעול חדשה שהחליט להנהיג בשדה תעופה בשטחו.
12	C.1.12.1	הצדדים המתקשרים יבטיחו את הזכות לערער על החלטות המתייחסות להגבלות תפעול בפני גוף ערעור שאינו הרשות שאימצה את ההחלטה המהווה מושא לערעור, וזאת בהתאם לחקיקה ולנהלים הלאומיים.
Annex II (1-3)		מידע הנזכר בתקן C.1.5.1.

**C.2: הנחיה 2006/93/EC של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מ-12 בדצמבר 2006
בדבר הסדרת הפעלת מטוסים המכוסים ע"י חלק 2, פרק 3, כרך 1 לנספח 16 לאמנת
התעופה האזרחית הבינלאומית, מהדורה שנייה (1988)**

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס'/ סעיף מס'/תקן מס')	תקן
1	C.2.1.1	תחולה: א. מטוסים בעלי מסה מירבית מאושרת להמראה של 34,000 ק"ג או יותר ; או ב. מטוסים בעלי הרשאה ל-19 מושבי נוסעים או יותר.
2	C.2.2.2	מטוסי סילון תת-קוליים אזרחיים יצייתו לתקנים המפורטים בחלק 2, פרק 3, כרך 1 לנספח 16 לאמנה.
3	C.2.3.1	פטורים מהדרישה להפעיל מטוסי סילון תת-קוליים אזרחיים בהתאם לתקנים המפורטים בחלק 2, פרק 3, כרך 1 לנספח 16 לאמנה ניתן להעניק במקרים של: (א) מטוסים בעלי עניין היסטורי ; (ב) שימוש זמני במטוסים שהפעלותיהם בעלות אופי חריג כל כך שיהיה זה בלתי סביר למנוע פטור זמני ; וכן (ג) שימוש זמני במטוסים בטיסות ללא הכנסה כספית המבוצעות למטרות שינויים, תיקון או תחזוקה.
3	C.2.3.2	צד מתקשר יודיע לרשויות המוסמכות של הצדדים המתקשרים האחרים על הפטור שניתן במקרה של עניין היסטורי. כל צד מתקשר יכיר בפטורים שהעניק צד מתקשר אחר בזיקה למטוסים שנרשמו בפנקסי הרישום של האחרון.
5	C.2.5.1	הצדדים המתקשרים יקבעו אמצעי אכיפה נאותים בני החלה על חריגות מההוראות הלאומיות שאומצו בהתאם להנחיה 2006/93/EC וינקטו את כל האמצעים הדרושים כדי להבטיח שאמצעים אלה ייושמו. על האמצעים שנקבעו להיות יעילים, מידתיים ומרתיעים.

חלק D: אחריות מובילים אוויריים

D.1: תקנת המועצה (EC) 2027/97 בדבר אחריות מובילים אוויריים במקרה של תאונות כפי שתוקנה ע"י תקנה (EC) מס' 889/2002

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן מס')	תקן
2(1)(a), 2(1)(c)-(g)	D.1.2.1	ההגדרות בסעיף 2 יחולו על הדרישות הרגולטוריות והתקנים המתייחסים לאחריות מובילים אוויריים במקרה של תאונות כמפורט בנספח זה.
3	D.1.3.1	החלת אמנת מונטריאול מ-1999 ע"י הצדדים המתקשרים, כולל על טיסות פנים ארציות.
5	D.1.5.1	הצדדים המתקשרים יבטיחו כי מובילים אוויריים ישלמו מקדמות לבני אדם הזכאים לפיצוי, כפי שעשוי להידרש על מנת לעמוד בצרכים כלכליים מיידיים באופן יחסי לקשיים שנגרמו.
6	D.1.6.1	הצדדים המתקשרים יבטיחו כי מובילים אוויריים יעמידו לרשות נוסעים בכל נקודות המכירה את ההוראות העיקריות המסדירות אחריות לנוסעים ולכבודתם.

חלק E: זכויות צרכנים

E.1: הנחיית המועצה 90/314/EEC מיום 13 ביוני 1990 בדבר חבילות נסיעה, חבילות נופש וחבילות תיור

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס'/ סעיף מס'/תקן (מס')	תקן
1	E.1.1.1	קירוב של החוקים, התקנות וההוראות המינהליות של הצדדים המתקשרים המתייחסים לחבילות הנמכרות או מוצעות למכירה בשטח הצדדים המתקשרים.
2	E.1.2.1	<p>ההגדרות בסעיף 2 להנחיה 90/314/EEC יחולו על התקנים והדרישות המתייחסים לחבילות נסיעה, חבילות נופש וחבילות תיור המפורטות בנספח זה כפי שבר החלה וכפי שמתאים. למטרות נספח זה, ההגדרה הבאה של "חבילה" תחול:</p> <p>"חבילה" פירושו שילוב שאורגן מראש של לא פחות משניים מהנזכר להלן כאשר הם נמכרים או מוצעים למכירה במחיר כולל:</p> <p style="text-align: right;">(א) תחבורה;</p> <p style="text-align: right;">(ב) לינה;</p> <p style="text-align: right;">(ג) שירותי תיירות אחרים שאינם נלווים לתחבורה או ללינה ומהווים חלק משמעותי מהחבילה.</p> <p>ההתחשבות הנפרדת על רכיבים שונים של אותה חבילה לא תפטור את המארגן או הקמעונאי מההתחייבויות לפי נספח זה;</p>

3	E.1.3.1	<p>על המארגן והקמעונאי לספק מידע מלא ומדויק. כאשר עלון מידע מועמד לרשות הצרכן, יצוינו בו באופן קריא, מקיף ומדויק הן המחיר והן מידע נאות בנוגע:</p> <p>(א) ליעד ולאמצעים, למאפיינים ולסוגים של התחבורה שמשמשים בהם;</p> <p>(ב) לסוג הלינה, המיקום, הסיווג או דרגת הנוחות והמאפיינים העיקריים שלה, האישור והסיווג התיירותי שלה;</p> <p>(ג) לתכנית הארוחות;</p> <p>(ד) ללוח הזמנים;</p> <p>(ה) למידע כללי על דרישות דרכון ואשרה ונוהלי בריאות הנדרשים לנסיעה ולשהות;</p> <p>(ו) לסכום הכספי או לאחוז מהמחיר שיש לשלם על החשבון, ולוח הזמנים לתשלום היתרה;</p> <p>(ז) האם נדרש מספר מינימלי של בני אדם לקיום החבילה, ואם כן, לוח הזמנים להודעה לצרכן במקרה של ביטול.</p> <p>המידע שנמסר יהיה מחייב אלא אם כן מולאו התנאים הבאים:</p> <p>- שינויים בפרטים כאמור נמסרו בבירור לצרכן לפני עשיית החוזה, ובמקרה האמור הדבר יצוין במפורש בעלון המידע;</p> <p>- השינויים נעשו מאוחר יותר בעקבות הסכם בין הצדדים לחוזה.</p>
---	---------	---

<p>המארגן ו/או הקמעונאי ימסרו לצרכן, בכתב או בכל צורה נאותה אחרת, לפני עשיית החוזה, מידע כללי על דרישות דרכון ואשרה בנות החלה ובעיקר על פרקי הזמן לקבלתם, וכן מידע על נוהלי הבראות הנדרשים לנסיעה ולשהות;</p>	E.1.4.1	4(1), 4(2)
<p>המארגן ו/או הקמעונאי ימסרו לצרכן גם, בכתב או בכל צורה נאותה אחרת, את המידע הבא במועד לפני תחילת הנסיעה:</p> <p>(i) המועדים והמקומות של עצירות ביניים ומעברי תחבורה וכן פרטי המקום המיועד לנוסע (למשל תא או דרגש באנייה, קרון שינה ברכבת);</p> <p>(ii) השם, המען והטלפון של הנציג המקומי של המארגן ו/או הקמעונאי, או באין כזה, של סוכנויות מקומיות שצרכן במצוקה יכול לפנות אליהן לעזרה.</p> <p>מקום שלא קיימים נציגים או סוכנויות כאמור, יש למסור לצרכן בכל מקרה מספר טלפון או כל מידע אחר שיאפשר לו ליצור קשר עם המארגן ו/או הקמעונאי;</p> <p>(iii) במקרה של נסיעות או שהיות בחו"ל של קטינים, מידע המאפשר יצירת קשר ישיר עם הילד או עם האדם האחראי במקום השהות של הילד;</p> <p>כתלות בחבילה המסוימת, החוזה יכלול לפחות את הרכיבים הרשומים להלן כל עוד הם נוגעים לחבילה המסוימת:</p> <p>(א) יעד(י) הנסיעה, ומקום שמדובר בתקופות שהייה, התקופות הנוגעות בדבר, עם תאריכים;</p> <p>(ב) האמצעים, המאפיינים והסוגים של תחבורה שמשתמשים בהם, התאריכים, המועדים, ונקודות היציאה והחזרה;</p>		

<p>איסור על שינוי המחיר אלא אם כן יש בחוזה הוראות מפורשות בדבר האפשרות לתיקון כלפי מעלה או מטה ונקבע בו כיצד בדיוק יחושב המחיר המתוקן ואך ורק על מנת להתחשב בשינויים :</p> <p>- בעלויות התחבורה, כולל עלויות הדלק ;</p> <p>- בהיטלים, מסים או אגרות שניתן לגבות על שירותים מסוימים, כגון אגרות נחיתה, העלאה נוסעים או הורדת נוסעים בנמלים ובשדות תעופה ;</p> <p>- שערי החליפין החלים על החבילה המסוימת ;</p> <p>- עלויות לינה במלונות.</p> <p>במשך תקופה קבועה מראש, שתיקבע בחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר, לפני תאריך היציאה הקבוע, המחיר הנקוב בחוזה לא יעלה ובלבד שהצרכן שילם את המחיר המלא של החבילה.</p>	E.1.4.2	4(4)
<p>במקרה של שינוי תנאי מהותי בחוזה לפני היציאה, תהיה לצרכן הזכות:</p> <p>- לפרוש מהחוזה ללא קנס ;</p> <p>- או לקבל תוספת לחוזה המפרטת את השינויים שנעשו ואת השפעתם על המחיר.</p>	E.1.4.3	4(5)

4(6)	E.1.4.4	<p>במקרה של ביטול החבילה לפני תאריך היציאה המוסכם מסיבות שאינן באשמת הצרכן, הצרכן יהיה זכאי:</p> <p>א) לקבל חבילה חלופית שאיכותה מקבילה או גבוהה יותר מקום שהמארגן ו/או הקמעונאי יכולים להציע לו חלופה כאמור. אם החבילה החלופית המוצעת היא מאיכות נמוכה יותר, יחזיר המארגן לצרכן את ההפרש במחיר;</p> <p>ב) או לקבל בהקדם האפשרי החזר של כל הסכומים ששילם לפי החוזה.</p> <p>במקרה כאמור הוא יהיה זכאי, אם מתאים, לפיצוי מהמארגן או מהקמעונאי לפי דרישת החוק של הצד המתקשר הנוגע בדבר, להוציא מקום:</p> <p>(i) שהביטול הוא מהעילה שמספר בני האדם שנרשמו לחבילה הוא פחות מהמספר המינימלי הנדרש והצרכן קיבל הודעה על הביטול, בכתב, בתוך התקופה המצוינת בתיאור החבילה; או</p> <p>(ii) שהביטול, להוציא הזמנת-יתר, הוא מטעמי כוח עליון, כלומר נסיבות חריגות ובלתי ניתנות לצפייה שמעבר לשליטתו של הצד הטוען להן, ואשר לא ניתן היה למנוע את השלכותיהן גם אם ננקטה כל הזהירות הנאותה.</p>
4(7)	E.1.4.5	<p>מקום שאחרי היציאה, חלק משמעותי של השירותים שנכללו בחוזה לא סופק או שהמארגן סבור כי לא יוכל להשיג חלק משמעותי מהשירותים שיש לספקם, הצרכן יהיה זכאי:</p> <p>לסידורים חלופיים מתאימים, ללא עלות נוספת לצרכן, להמשך החבילה, ומקום שמתאים, פיצוי על ההפרש בין השירותים שניתנו לאלה שסופקו.</p> <p>אם לא ניתן לערוך סידורים כאמור או אם אלה אינם מקובלים על הצרכן מסיבות טובות, המארגן, מקום שמתאים, יספק לצרכן, ללא עלות נוספת, תחבורה שוות ערך חזרה למקום היציאה, או לנקודת חזרה אחרת שהצרכן הסכים עליה, ומקום שמתאים, יפצה את הצרכן.</p>
5(1)	E.1.5.1	<p>הצדדים המתקשרים ינקטו את הצעדים הדרושים כדי להבטיח כי המארגן ו/או הקמעונאי המהווים צדדים לחוזה יהיו אחראים כלפי הצרכן לביצוע הנאות של החוזה, ולא משנה מהן ההתחייבויות שעל אותו מארגן ו/או קמעונאי או ספק שירותים אחר לבצע, וזאת מבלי לפגוע בזכות המארגן ו/או הקמעונאי להיפרע מספקי שירותים אחרים אלה.</p>

<p>הצרכן יהיה זכאי לפיצוי במקרה של אי-ביצוע או ביצוע לא נאות של החוזה אלא אם כן מולאו תנאים מסוימים המפורטים בהנחיה 90/314/EEC.</p> <p>המארגן ו/או הקמעונאי שהם צדדים לחוזה יידרשו להעניק סיוע מהיר לנוסע הנמצא בקשיים גם אם המארגן או הקמעונאי אינם אחראים לנזקים עקב העובדה שהכשלים מיוחסים לצד שלישי שאינו קשור לתנאי השירות שלמטרת אספקתו נעשה החוזה, והם בלתי ניתנים לחיזוי או בלתי נמנעים, או עקב העובדה שכשלים כאמור נובעים ממקרה של כוח עליון כמוגדר בתקן E.1.4.4, או במקרה שהמארגן ו/או הקמעונאי או ספק השירותים, גם עם כל הזהירות הנאותה, לא היו יכולים לחזות או למנוע.</p>	E.1.5.2	5(2)- 5(4)
<p>במקרים של תלונה, על המארגן ו/או הקמעונאי לעשות מאמצים מהירים למצוא פתרונות נאותים.</p>	E.1.6.1	6

E.3: תקנה (EC) מס' 261/2004 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מיום 11 בפברואר 2004 בדבר כינון כללים משותפים בדבר פיצוי וסיוע לנוסע במקרה של מניעת עלייה למטוס וביטול או עיכוב ממושך של טיסה

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/פריט חקיקה מס' סעיף מס'/תקן מס')	תקן
1	E.3.1.1	כינון זכויות מינימום לנוסעים כאשר: (א) נמנע מהם לעלות למטוס בניגוד לרצונם; (ב) הטיסה שלהם מבוטלת; (ג) הטיסה שלהם מעוכבת.
2	E.3.2.1	ההגדרות שבסעיף 2 לתקנה (EC) מס' 261/2004 יחולו על תקנים ודרישות המתייחסים לכינון כללים משותפים בדבר פיצוי וסיוע לנוסעים במקרה של מניעת עלייה למטוס ושל ביטול או עיכוב ממושך של טיסה כמפורט בנספח זה כפי שבר החלה ומתאים.
3(2)-(3)	E.3.3.1	הדרישות הרגולטוריות והתקנים יחולו בתנאי שנוסעים: (א) אישרו הזמנה לטיסה הנוגעת בדבר, ולהוציא במקרה של ביטול הנזכר בסעיף 5 לתקנה (EC) מס' 261/2004, מתייצבים לרישום לטיסה: - כפי שנקבע ובמועד שציינו מראש המוביל האווירי, מפעיל התיירות או סוכן נסיעות מוסמך והוכח כי הנוסע קיבל הודעה, או אם לא צוין זמן, - לא יאוחר מתקופה קבועה לפני מועד היציאה שפורסם, שתיקבע בחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר; או (ב) הועברו ע"י מוביל אווירי או מפעיל תיירות מהטיסה שבה הייתה להם הזמנה לטיסה אחרת, ולא משנה מהי הסיבה. הדרישות הרגולטוריות והתקנים לא יחולו על נוסעים הנוסעים חינם או בתעריף מופחת שאינם זמין במישרין או בעקיפין לציבור. אולם הם יחולו על נוסעים המחזיקים בכרטיסים שהונפקו לפי תכנית נוסע מתמיד או תכנית מסחרית אחרת של מוביל אווירי או מפעיל תיירות.

4(1)	E.3.4.1	כאשר מוביל אווירי המפעיל טיסה צופה באופן סביר למניעת עלייה למטוס, הוא יקרא בתחילה למתנדבים שימסרו את הזמנותיהם תמורת הטבות בתנאים שיוסכמו בין הנוסע הנוגע בדבר לבין המוביל האווירי המפעיל. המתנדבים יקבלו סיוע בהתאם לסעיף 8 לתקנה 261/2004. סיוע כאמור הוא בנוסף על ההטבות הנזכרות בתקן זה.
4(2)	E.3.4.2	אם מספר המתנדבים המתייצבים אינו מספיק כדי לאפשר לנוסעים בעלי ההזמנות הנותרים לעלות לטיסה, כי אז רשאי המוביל האווירי המפעיל את הטיסה למנוע מנוסעים לעלות למטוס נגד רצונם.
4(3)	E.3.4.3	אם נמנע מנוסעים לעלות למטוס נגד רצונם, המוביל האווירי המפעיל את הטיסה יפצה אותם (לנוסעים תוצע בחירה בין החזר עלות הכרטיס יחד עם, מקום שנוגע בדבר, טיסה חזרה; או שינוי נתיב בתנאי תחבורה מקבילים ליעד הסופי בהזדמנות המוקדמת ביותר; או שינוי נתיב בתנאי תחבורה מקבילים בתאריך מאוחר יותר לנוחיותו של הנוסע, בכפוף לזמינות מושבים; ארוחות וכיבוד קל; שתי שיחות טלפון, פקס/דוא"ל; לינה במלון לפי הצורך, ותחבורה בין שדה התעופה לבין מקום הלינה) בהתאם לחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר.
5(1)	E.3.5.1	במקרה של ביטול טיסה, לנוסעים הנוגעים בדבר: (א) יוצע סיוע ע"י המוביל האווירי המפעיל את הטיסה (i) בחירה בין החזר עלות הכרטיס יחד עם, מקום שנוגע בדבר, טיסה חזרה; או שינוי נתיב בתנאי תחבורה מקבילים ליעד הסופי בהזדמנות המוקדמת ביותר; או שינוי נתיב בתנאי תחבורה מקבילים בתאריך מאוחר יותר לנוחיותו של הנוסע, בכפוף לזמינות מושבים; ו-(ii) במקרה של שינוי נתיב, ארוחות וכיבוד קל; שתי שיחות טלפון, פקס/דוא"ל; לינה במלון לפי הצורך, ותחבורה בין נמל התעופה לבין מקום הלינה) ו-(ב) תהיה הזכות לפיצוי ע"י המוביל האווירי המפעיל את הטיסה, אלא אם כן קיבלו הודעה על הביטול זמן רב לפני מועד היציאה המתוכנן (תקופה קבועה מראש שתיקבע בחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר) או שקיבלו הודעה במועד מאוחר יותר, והוצע להם שינוי נתיב שיאפשר להם לצאת ולהגיע ליעדם הסופי בתוך תקופות קבועות (קרוב למועדי היציאה וההגעה המתוכננים) שייקבעו בחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר.
5(2)	E.3.5.2	כאשר נמסרת לנוסעים הודעה על ביטול, יינתן הסבר בנוגע לתחבורה חלופית אפשרית.
5(3)	E.3.5.3	מוביל אווירי המפעיל טיסה לא יהיה מחויב לשלם כל פיצוי, אם יוכל להוכיח כי הביטול נגרם כתוצאה מנסיבות חריגות שלא ניתן היה למנוע אותן גם אם ננקטו כל האמצעים הסבירים.

5(4)	E.3.5.4	בנטל ההוכחה בנוגע לשאלה אם ומתי קיבל הנוסע הודעה על ביטול הטיסה יישא המוביל האווירי המפעיל את הטיסה.
6	E.3.6.1	כאשר מוביל אווירי המפעיל את הטיסה צופה באופן סביר כי טיסה תתעכב מעבר למועד היציאה המתוכנן של שעתיים או יותר, יוצע לנוסעים סיוע ע"י המוביל האווירי המפעיל (ארוחות וכיבוד קל; שתי שיחות טלפון, פקס/דוא"ל); כאשר העיכוב הוא של 5 שעות לפחות, לנוסע יש אפשרות לבחור בין המתנה לטיסה המקורית לבין החזר עלות הכרטיס יחד עם, מקום שנוגע בדבר, טיסה חזרה, וסיוע נוסף של לינה במלון, מקום שנדרשת לינה של לילה אחד או יותר, ותחבורה בין שדה התעופה לבין מקום הלינה.
7	E.3.7.1	<p>כאשר ניתן פיצוי, הנוסעים יקבלו פיצוי שסכומו:</p> <p>(א) 1,250 ש"ח או 250 יורו לכל הטיסות של 2000 ק"מ או פחות;</p> <p>(ב) 2,000 ש"ח או 400 יורו לטיסות שבין 2000 ל-4500 ק"מ;</p> <p>(ג) 3,000 ש"ח או 600 יורו לכל הטיסות שאינן באות בגדר (א) או (ב).</p> <p>בקביעת המרחק, הבסיס יהיה היעד האחרון שבו סירוב העלייה למטוס או ביטול הטיסה עיכבו את הגעתו של הנוסע אחרי המועד המתוכנן.</p> <p>כאשר מוצע לנוסעים שינוי נתיב אל היעד הסופי בטיסה חלופית, שמועד ההגעה שלה אינו חורג ממועד ההגעה המתוכנן במקור של הטיסה שהוזמנה מפרק זמן קבוע וקצר שייקבע בחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר, המוביל האווירי המפעיל את הטיסה רשאי להפחית את הפיצוי ב-50%.</p> <p>הפיצוי ישולם במזומן, בהעברה בנקאית אלקטרונית, או בהמחאות, או, בהסכמתו החתומה של הנוסע, בשוברי נסיעה ו/או בשירותים אחרים.</p>
8(3)	E.3.8.1	כאשר, במקרה שמספר שדות תעופה משרתים עיירה, עיר או אזור, מוביל אווירי המפעיל את הטיסה מציע לנוסע טיסה לשדה תעופה חלופי לזה שאליו נעשתה ההזמנה, המוביל האווירי המפעיל את הטיסה יישא בעלות העברת הנוסע מאותו שדה תעופה חלופי לזה שאליו נעשתה ההזמנה, או ליעד קרוב אחר שהוסכם עם הנוסע.
10(1)	E.3.10.1	אם מוביל אווירי המפעיל את הטיסה מציב נוסע במחלקה גבוהה יותר מזו שבה נרכש הכרטיס, אין הוא רשאי לבקש בגין כך כל תשלום נוסף.
10(2)	E.3.10.2	אם מוביל אווירי המפעיל את הטיסה מציב נוסע במחלקה נמוכה יותר מזו שבה נרכש הכרטיס, הוא ייתן החזר בהתאם לחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר.

11(1)	E.3.11.1	מוביל אווירי המפעיל את הטיסה ייתן עדיפות להובלת אנשים בעלי ניידות מופחתת וכל אדם או כלב סיוע מורשה המתלווים אליהם, וכן ילדים ללא ליווי.
11(2), 9(3)	E.3.11.2	במקרה של מניעת עלייה למטוס, ביטול ועיכובים, לאנשים בעלי ניידות מופחתת ולכל אדם המתלווה אליהם, וכן לילדים ללא ליווי, תהיה הזכות לסיוע בהקדם האפשרי. בעת מתן סיוע, המוביל האווירי המפעיל את הטיסה יעניק תשומת לב מיוחדת לצרכיהם של אנשים בעלי ניידות מופחתת וכל אדם המתלווה אליהם, וכן לצרכיהם של ילדים ללא ליווי.
12	E.3.12.1	התקנים הנמסרים בתקנה 261/2004 יחולו בלי לפגוע בזכות הנוסע לפיצוי נוסף. את הפיצוי המוענק לפי תקנה 261/2004 ניתן יהיה לנכות מפיצוי כאמור. בלי לפגוע בעקרונות ובכללים הנוגעים בדבר של הדין הלאומי, הנ"ל לא יחול על נוסעים שוויתרו מרצונם על הזמנה לפי סעיף 4 (1) לתקנה 261/2004.
13	E.3.13.1	במקרים שבהם מוביל אווירי המפעיל את הטיסה משלם פיצוי או עומד בהתחייבויות האחרות המוטלות עליו לפי תקנה 261/2004, לא ניתן לפרש הוראה מהוראות התקנה כמגבילה את זכותו לבקש פיצוי מכל אדם, כולל צדדים שלישיים, בהתאם לדין בר ההחלה. בעיקר, תקנה 261/2004 לא תגביל בשום אופן את זכותו של המוביל האווירי המפעיל את הטיסה לבקש החזר ממפעיל תיירות או מאדם אחר שאתו יש למוביל האווירי המפעיל חוזה. באופן דומה, לא ניתן לפרש הוראה מהוראות התקנה כמגבילה את הזכות של מפעיל תיירות או צד שלישי, שאינו נוסע, שאתם יש למוביל האווירי המפעיל את הטיסה חוזה, לבקש החזר או פיצוי מהמוביל האווירי המפעיל את הטיסה בהתאם לחוקים בני ההחלה הנוגעים בדבר.
14(1)	E.3.14.1	המוביל האווירי המפעיל את הטיסה יבטיח כי ברישום לטיסה תוצג הודעה קריאה בבירור המכילה את הנוסח הבא (או תוכן דומה) באופן גלוי בבירור לעיני הנוסעים: "אם נמנע ממך לעלות לטיסה או אם טיסתך בוטלה או עוכבה, בקש בדלפק הרישום לטיסה או בשער העלייה למטוס את הנוסח המפרט את זכויותיך, בעיקר ביחס לפיצוי ולסיוע".
14(2)	E.3.14.2	מוביל אווירי המפעיל טיסה המונע עלייה למטוס או מבטל טיסה ימסור לכל נוסע שנפגע הודעה בכתב המפרטת את הכללים לפיצוי וסיוע בהתאם לתקנה 261/2004. כן הוא ימסור לכל נוסע שנפגע מעיכוב משמעותי הודעה מקבילה.

15	E.3.15.1	<p>התחייבויות כלפי נוסעים בהתאם לתקנה זו לא ניתן להגביל או לוותר עליהן, בעיקר ע"י ניסוח החרגה או סעיף מגביל בחוזה ההובלה.</p> <p>אף על פי כן, אם מחילים החרגה או סעיף מגביל כאמור ביחס לנוסע, או אם לנוסע לא נמסר מידע נכון על זכויותיו ומסיבה זו הוא קיבל פיצוי נחות מזה שזכאי לו לפי הוראות תקנה 261/2004, יהיה הנוסע בכל זאת זכאי לנקוט את ההליכים הדרושים בפני בית משפט מוסמך על מנת לקבל פיצוי נוסף.</p>
16	E.3.16.1	<p>הצדדים המתקשרים יבטיחו את אכיפת הדרישות הרגולטוריות והתקנים הנובעים מתקנה 261/2004. אמצעי האכיפה, העשויים לכלול אמצעי אכיפה המבוססים על פסיקות בית משפט בתחום המשפט האזרחי, יהיו יעילים, מידתיים ומרתיעים.</p>

E.4: תקנה (EC) מס' 1107/2006 של הפרלמנט האירופי והמועצה מ-5 ביולי 2006 בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת הנוסעים דרך האוויר

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/ פריט חקיקה מס' / סעיף מס' / תקן מס')	תקן
1(1)	E.4.1.1	כינון כללים בדבר ההגנה על אנשים עם מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת הנוסעים דרך האוויר והסיוע להם, הן כדי להגן עליהם מפני אפליה והן כדי להבטיח כי יקבלו סיוע.
2	E.4.2.1	ההגדרות שבסעיף 2 לתקנה (EC) מס' 1107/2006 יחולו על התקנים והדרישות בנוגע לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת הנוסעים דרך האוויר כמפורט בנספח זה וכפי שבר החלה ומתאים.
3	E.4.3.1	מוביל אווירי או סוכנו או מפעיל תיירות לא יסרבו, מטעמי מוגבלות, לקבל הזמנה לטיסה או להעלות לטיסה אדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת, ובלבד שלאדם האמור יש כרטיס והזמנה בתוקף.

4(1)	E.4.4.1	<p>מוביל אווירי או סוכנו או מפעיל תיירות רשאים לסרב, מטעמי מוגבלות, לקבל הזמנה מאדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת או להעלותו לטיסה:</p> <p>(א) על מנת לעמוד בדרישות בטיחות בנות החלה שנקבעו בדן הבינלאומי או הלאומי או על מנת לעמוד בדרישות בטיחות שקבעה הרשות שהנפיקה את רישיון המפעיל האווירי למוביל האווירי הנוגע בדבר;</p> <p>(ב) אם גודל כלי הטיס או דלתותיו הופכים את ההעלאה למטוס או ההובלה של אותו אדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת לבלתי אפשרית מבחינה פיסית.</p> <p>במקרה של סירוב לקבל הזמנה מהנימוקים הנזכרים בנקודות (א) או (ב), המוביל האווירי, סוכנו או מפעיל התיירות יעשו מאמצים סבירים להציע חלופה מניחה את הדעת לאדם הנדון.</p> <p>לאדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת שנמנעה ממנו העלייה למטוס מטעמי מוגבלות או הניידות המופחתת שלו ולכל אדם הנלווה לאדם זה תוצע הזכות להחזר או לשינוי נתיב לפי הוראות סעיף 8 לתקנה 261/2004. הזכות לבחירה בטיסה חזרה או בשינוי נתיב תהיה מותנית בעמידה בכל דרישות הבטיחות.</p>
4(2)	E.4.4.2	<p>על מנת לעמוד בדרישות בטיחות בנות החלה שנקבעו בדן הבינלאומי או הלאומי או על מנת לעמוד בדרישות בטיחות שקבעה הרשות שהנפיקה את רישיון המפעיל האווירי למוביל האווירי הנוגע בדבר - מוביל אווירי או סוכנו או מפעיל תיירות רשאים לדרוש שאדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת יתלווה ע"י אדם אחר המסוגל להעניק את הסיוע הנדרש לאותו אדם.</p>
4(3)	E.4.4.3	<p>חובה על מובילים אוויריים או סוכניהם למסור לנוסעים עם מוגבלות מידע על כללי בטיחות, אשר המובילים האוויריים מיישמים בהטסת אנשים עם מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת, וכן כל הגבלה על הובלתם או על הובלת ציוד הניידות שלהם בגלל גודל כלי הטיס.</p> <p>מפעיל תיירות יעמיד כללים ומגבלות בטיחות כאמור בכל הנוגע לטיסות הכלולות בחבילות נסיעה, חבילות נופש וחבילות תיור שהוא מארגן, מוכר או מציע למכירה.</p>

4(4)	E.4.4.4	<p>כאשר מוביל אווירי או סוכנו או מפעיל תיירות מממש חריגה לפי תקנים E.4.4.1 או E.4.4.2, הוא יודיע מיד לאדם עם מוגבלות או לאדם בעל ניידות מופחתת את הנימוקים לכך. לפי בקשה, מוביל אווירי, סוכנו או מפעיל תיירות יעבירו את הנימוקים הללו בכתב לאדם עם מוגבלות או לאדם בעל ניידות מופחתת בתוך תקופה קבועה ממועד הבקשה, קצרה ככל האפשר, שתיקבע בחקיקה הנוגעת בדבר של הצד המתקשר, בהתחשב באינטרסים של אנשים בעל ניידות מופחתת.</p>
5(1)- 5(2)	E.4.5.1	<p>הגוף המנהל של שדה תעופה, בהתחשב בתנאים המקומיים, יועיד נקודות הגעה ויציאה בגבול שדה התעופה או בנקודה שבשליטתו הישירה של הגוף המנהל, הן בתוך בנייני בית הנתיבות והן מחוץ להם, שבהם יוכלו אנשים עם מוגבלויות או אנשים בעלי ניידות מופחתת בנוחיות, להודיע על הגעתם לשדה התעופה ולבקש סיוע. נקודות ההגעה והיציאה יסומנו בבירור ויציעו מידע בסיסי על שדה התעופה, בפורמטים נגישים.</p>
6(1)	E.4.6.1	<p>מובילים אוויריים, סוכניהם ומפעילי תיירות ינקטו את כל האמצעים הדרושים לקבלה, בכל נקודות המכירה בשטח הצדדים המתקשרים שבו חלה האמנה, כולל מכירה בטלפון ובאינטרנט, של הודעות על הצורך בסיוע של אנשים עם מוגבלויות או אנשים בעלי ניידות מופחתת.</p>
6(2)- 6(3)	E.4.6.2	<p>כאשר מוביל אווירי או סוכנו או מפעיל תיירות מקבל הודעה מראש על הצורך בסיוע, הוא יעביר את המידע הנוגע בדבר לפני מועד היציאה המתוכנן של הטיסה: (א) לגופים המנהלים של שדות התעופה של היציאה, ההגעה והמעבר; וכן (ב) למוביל האווירי המפעיל את הטיסה אם ההזמנה לא בוצעה אצל אותו מוביל, אלא אם כן זהות המוביל האווירי המפעיל את הטיסה איננה ידועה במועד ההודעה, ובמקרה זה יועבר המידע מוקדם ככל שמעשי. ההגדרות המדויקות והמפרטים של "הודעה מראש" ייקבעו בכללים ובנהלים הנוגעים בדבר של הצדדים המתקשרים.</p>
6(4) + Annex I		<p>מוקדם ככל האפשר אחרי יציאת הטיסה, מוביל אווירי המפעיל את הטיסה יודיע לגוף המנהל של שדה התעופה של היעד, אם הוא נמצא בשטח צד מתקשר, מהו מספר האנשים בעלי מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת באותה טיסה הזקוקים לסיוע המפורט בנספח 1 לתקנה 1107/2006 ומהו טיב הסיוע.</p>
7(1)	E.4.7.1	<p>כאשר אדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת מגיע לשדה תעופה לנסיעה דרך האוויר, הגוף המנהל של שדה התעופה יהיה אחראי להבטחת מתן הסיוע המפורט בנספח 1 לתקנה 1107/2006 באופן שאדם יוכל לעלות לטיסה שהוא מחזיק בהזמנה לה, ובלבד שההודעה על הצרכים המיוחדים של אותו אדם לסיוע כאמור נמסרה למוביל אווירי או לסוכנו או למפעיל התיירות שההודעה מראש נוגעת להם. הודעה זו תכסה גם טיסה חזרה, אם החוזים לטיסה היוצאת ולטיסה חזרה נעשו אצל אותו מוביל אווירי. ההגדרות המדויקות והמפרטים של "הודעה מראש" ייקבעו בכללים ובנהלים הנוגעים בדבר של הצדדים המתקשרים.</p>

7(2)	E.4.7.2	כאשר נדרש שימוש בכלב סיוע מוכר, הדבר יתאפשר ובלבד שהודעה כאמור נמסרה למוביל אווירי או לסוכנו או למפעיל התיירות בהתאם לכללים הלאומיים בני ההחלה הנוגעים להובלת כלבי סיוע בכלי טיס, מקום שכללים כאמור קיימים.
7(3)	E.4.7.3	אם לא נמסרה הודעה בהתאם לכללים הלאומיים הנוגעים בדבר, הגוף המנהל יעשה כל מאמץ סביר להעניק סיוע באופן שהאדם הנוגע בדבר יוכל לעלות לטיסה שהוא מחזיק בהזמנה לה.
7(4)	E.4.7.4	הוראות תקן E.4.7.1 יחולו בתנאי: (א) שהאדם מתייצב במועד לרישום לטיסה; (ב) שהאדם מגיע במועד לנקודה בתחום שדה התעופה המיועדת בהתאם לתקן E.4.5.1. ההגדרות המדויקות והמפרטים של "במועד" ייקבעו בכללים ובנהלים הנוגעים בדבר של הצדדים המתקשרים.
7(5)	E.4.7.5	כאשר אדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת עובר בשדה תעופה של צד מתקשר, או מועבר ע"י מוביל אווירי או מפעיל תיירות מהטיסה שהוא מחזיק בהזמנה לה לטיסה אחרת, הגוף המנהל יהיה אחראי להבטיח את הענקת הסיוע המפורט בנספח 1 לתקנה 1107/2006 באופן שהאדם יוכל לעלות לטיסה שהוא מחזיק בהזמנה לה.
7(6)- 7(7)	E.4.7.6	עם ההגעה דרך האוויר של אדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת לשדה תעופה של צד מתקשר, הגוף המנהל של שדה התעופה יהיה אחראי להבטיח את הענקת הסיוע המפורט בנספח 1 לתקנה 1107/2006 באופן שהאדם יוכל להגיע לנקודת היציאה שלו משדה התעופה הנזכר בתקן E.4.5.1. הסיוע שיינתן, במידת האפשר, יהיה מתאים לצרכים המיוחדים של הנוסע הפרטני.
8	E.4.8.1	הגוף המנהל של שדה התעופה יהיה אחראי להבטיח את הענקת הסיוע המפורט בנספח 1 לתקנה 1107/2006 בלי עלות נוספת לאנשים עם מוגבלויות או לאנשים בעלי ניידות מופחתת. הגוף המנהל רשאי להעניק סיוע כאמור בעצמו. לחלופין, בהתאם לאחריותו ותמיד בכפוף לציות לתקני האיכות הנזכרים בתקן E.4.9.1, הגוף המנהל רשאי להתקשר בחוזים עם צד אחר אחד או יותר לשם הענקת הסיוע. בשיתוף פעולה עם משתמשים בשדות תעופה, באמצעות ועדת משתמשים בשדות תעופה מקום שקיימת כזאת, הגוף המנהל רשאי להתקשר בחוזה או בחוזים כאמור מיוזמתו או לפי בקשה, כולל ממוביל אווירי, ובהתחשב בשירותים הקיימים בשדה התעופה הנוגע בדבר. במקרה שהוא דוחה בקשה כאמור, הגוף המנהל ינמק אותה בכתב.

9	E.4.9.1	<p>להוציא שדות תעופה שהתנועה השנתית בהם היא פחות מ- 150,000 תנועות מסחריות של נוסעים, הגוף המנהל יקבע תקני איכות לסיוע כמפורט בנספח 1 לתקנה 1107/2006 ויקבע מהן דרישות המשאבים לעמידה בהם, בשיתוף פעולה עם משתמשים בשדות תעופה, באמצעות ועדת משתמשים בשדות תעופה מקום שקיימת כזאת, וארגונים המייצגים נוסעים עם מוגבלויות ונוסעים בעלי ניידות מופחתת.</p> <p>בקביעת תקנים כאמור, יילקחו בחשבון באופן מלא קווי מדיניות וכללי התנהגות מוכרים בעולם בנוגע לסיוע להובלת אנשים עם מוגבלויות או אנשים בעלי ניידות מופחתת, בעיקר קוד ECAC להתנהגות נאותה בסידורי קרקע לאנשים בעלי ניידות מופחתת.</p> <p>הגוף המנהל של שדה תעופה יפרסם את תקני האיכות שלו.</p> <p>מוביל אווירי והגוף המנהל של שדה תעופה רשאים להסכים כי לנוסעים שאותם המוביל האווירי מוביל אל שדה התעופה וממנו, הגוף המנהל יעניק סיוע בתקן גבוה יותר מהתקנים הנזכרים לעיל או יספק שירותים נוספים על אלה המפורטים בנספח 1 לתקנה 1107/2006.</p>
10 + Annex II	E.4.10.1	<p>מוביל אווירי יעניק את הסיוע המפורט בנספח 2 לתקנה 1107/2006 בלי עלות נוספת לאדם עם מוגבלות או לאדם בעל ניידות מופחתת היוצא, מגיע או עובר דרך שדה תעופה שתקנה 1107/2006 חלה עליו ובלבד שהאדם הנדון עומד בתנאים המפורטים בתקן E.4.7.1, E.4.7.2, ו-E.4.7.4.</p>
11	E.4.11.1	<p>מובילים אוויריים וגופים מנהלים של שדות תעופה: (א) יבטיחו כי לכל אנשי הסגל שלהם, כולל אלה המועסקים ע"י קבלן משנה כלשהו, המעניקים סיוע ישיר לאנשים עם מוגבלויות ולאנשים בעלי ניידות מופחתת, יהיה הידע כיצד לספק את צרכיהם של אנשים בעלי מוגבלויות שונות או ליקויי ניידות שונים; (ב) יעניקו הדרכה בדבר שוויון-מוגבלויות ומודעות למוגבלויות בשדה התעופה המטפל ישירות בציבור הנוסעים; (ג) יבטיחו כי עם גיוסם, כל העובדים החדשים ישתתפו בהכשרה הקשורה למוגבלות ושנשי הסגל יקבלו קורסי רענון ככל שמתאים.</p>
12	E.4.12.1	<p>מקום שכיסאות גלגלים או ציוד ניידות או מתקני עזר אחרים אובדים או ניזוקים בעודם בטיפול בשדה התעופה או מובלים בכלי טיס, הנוסע שהציוד שייך לו יקבל פיצוי, בהתאם לכללי המשפט הבינלאומי והלאומי.</p>
13	E.4.13.1	<p>התחייבויות כלפי אנשים בעלי מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת בהתאם לתקנה 1107/2006 לא יוגבלו ולא יבוטלו.</p>

14	E.4.14.1	<p>כל צד מתקשר יועיד גוף או גופים אחראים לאכיפת תקנה 1107/2006 בנוגע לטיסות היוצאות או מגיעות לשדות תעופה הנמצאים בשטחו. מקום שמתאים, גוף זה או גופים אלה ינקטו את האמצעים כדי להבטיח כי זכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת יכובדו, כולל ציות לתקני האיכות הנזכרים בתקן E.4.9.1. הצדדים המתקשרים יודיעו זה לזה מי הם הגוף המיועד או הגופים המיועדים.</p>
15	E.4.15.1	<p>אדם עם מוגבלות או אדם בעל ניידות מופחתת הסבור שתקנה 1107/2006 הופרה רשאי להביא את העניין לתשומת לב הגוף המנהל של שדה התעופה או המוביל האווירי הנוגע בדבר, לפי המקרה. אם האדם עם מוגבלות או האדם בעל ניידות מופחתת אינו יכול לבוא על סיפוקו בדרך זו, ניתן להגיש תלונות בפני כל גוף או גופים שיועדו לפי תקן E.4.14.1, בנוגע להפרה לכאורה של התקנה.</p> <p>הצדדים המתקשרים ינקטו אמצעים כדי להודיע לאנשים עם מוגבלויות ואנשים בעלי ניידות מופחתת על זכויותיהם לפי תקנה 1107/2006 ועל האפשרות להתלונן בפני הגוף המיועד או הגופים המיועדים.</p>
16	E.4.16.1	<p>הצדדים המתקשרים יקבעו כללים בדבר העונשים החלים על הפרות של תקנה 1107/2006 וינקטו את כל האמצעים הדרושים כדי להבטיח שכללים אלה ייושמו. על העונשים הקבועים להיות יעילים, מידתיים ומרתיעים. צד מתקשר עם קבלת הודעה מהצד המתקשר האחר, יודיע לאותו צד מתקשר אחר על ההוראות הנוגעות לעונשים.</p>

חלק F:

F.1: הנחיית המועצה 2000/79/EEC מ-27 בנובמבר 2000 בנוגע להסכם האירופי בדבר ארגון זמן העבודה של עובדים ניידים בתעופה האזרחית שנעשה ע"י איגוד המובילים האוויריים האירופיים (AEA), הפדרציה האירופית של עובדי התחבורה (ETF), התאחדות תא הטייס האירופית (ECA), איגוד המובילים האוויריים באזורים האירופיים (ERA) ואיגוד המובילים האוויריים הבינלאומי (IACA)

סעיף מס'	תקן מס' (חלק/פריט חקיקה מס' סעיף מס'/תקן מס')	תקן
1	F.1.1.1	התקנים והדרישות המפורטים בנספח זה חלים על זמן העבודה של עובדים ניידים בתעופה האזרחית.
2	F.1.2.1	ההגדרות בסעיף 2 להנחיית המועצה 2000/79/EEC יחולו על התקנים והדרישות המתייחסים לזמן העבודה של עובדים ניידים בתעופה האזרחית כמפורט בנספח זה כפי שבר החלה ומתאים.
3(1)	F.1.3.1	אנשי צוות אוויר בתעופה אזרחית זכאים לחופשה שנתית בתשלום של ארבעה שבועות לפחות, בהתאם לתנאים לזכאות, ולהענקה, של חופשה כאמור, המפורטים בחקיקה הלאומית ו/או בנוהג. אנשי צוות קבינה בתעופה אזרחית זכאים לחופשה שנתית בתשלום בהתאם לחקיקה בת ההחלה של הצד המתקשר.
4(1a)	F.1.4.1	עובדים ניידים בתעופה אזרחית זכאים להערכת בריאות חינוס לפני הצבתם בתפקיד ולאחר מכן במרווחי זמן קבועים.
4(1b)	F.1.4.2	עובדים ניידים בתעופה אזרחית הסובלים מבעיות בריאות המוכרות כקשורות לכך שהם עובדים גם בלילה יועברו בכל עת שאפשר לעבודה ניידת או לא ניידת שהם מתאימים לה ביום.
4(2)	F.1.4.3	הערכת הבריאות החינמית תעמוד בכללי הסודיות הרפואית.
4(3)	F.1.4.4	ניתן לבצע את הערכת הבריאות החינמית במסגרת מערכת הבריאות הלאומית.
5(1)	F.1.5.1	לעובדים ניידים בתעופה אזרחית תהיה הגנה בטיחותית ובריאותית מתאימה לאופי עבודתם.
5(2)	F.1.5.2	שירותים או מתקנים נאותים להגנה ולמניעה ביחס לבטיחות ולבריאות של עובדים ניידים בתעופה אזרחית יהיו זמינים בכל עת.

6	F.1.6.1	ייןקטו אמצעים דרושים כדי להבטיח שמעסיק, המתכוון לארגן עבודה בהתאם לדפוס מסוים, יביא בחשבון את העיקרון הכללי של התאמת העבודה לעובד.
7	F.1.7.1	יש למסור מידע בנוגע לדפוס עבודה מוגדרים של עובדים ניידים בתעופה אזרחית לרשויות המוסמכות, אם הן מבקשות זאת.
8(1)	F.1.8.1	זמן העבודה ייבחן מבלי לפגוע בכל חקיקה עתידית של הצדדים המתקשרים בדבר מגבלות זמן טיסה ותפקיד ודרישות מנוחה, ובתיאום עם החקיקה הלאומית בנושא זה שיש להביאה בחשבון בכל העניינים הקשורים.
8(2)	F.1.8.2	זמן הטיסה הרצוף המירבי יהיה מוגבל ל-900 שעות. למטרה זו – "זמן טיסה רצוף" פירושו הזמן שבו איש צוות נייד נמצא בתא הטייס (לאנשי צוות אוויר) או בתא הנוסעים (לאנשי צוות קבינה), מרגע שכלי טיס מתחיל לנוע לראשונה ממקום החנייה שלו למטרות המראה עד לרגע שבו הוא מגיע לעצירה במקום החנייה המיועד ועד לעצירת כל המנועים. סטייה של 15% לאנשי צוות אוויר ו-20% לאנשי צוות הקבינה מהנתון הכמותי הנזכר בתקן זה תיחשב לעמידה שוות ערך בתקן.
8(3)	F.1.8.3	זמן העבודה השנתי המירבי יפוזר באופן אחיד ככל שמעשי לאורך השנה.
9	F.1.9.1	עובדים ניידים בתעופה אזרחית יקבלו ימים חופשיים מכל תפקיד וכוננות, שעליהם נמסרת הודעה מראש, כאמור להלן: (א) לפחות שבעה ימים בכל חודש לוח, העשויים לכלול את תקופות המנוחה הקבועות בחוק; וכן (ב) לפחות 96 ימים בכל שנת לוח, העשויים לכלול את תקופות המנוחה הקבועות בחוק. סטייה של 20% מהנתון הכמותי הנזכר בתקן זה תיחשב לעמידה שוות ערך בתקן.