

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2013 Nr. 102

A. TITEL

*Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds;
(met bijlagen)
Luxemburg, 10 juni 2013*

B. TEKST¹⁾

Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds

Het Koninkrijk België,
De Republiek Bulgarije,
De Tsjechische Republiek,
Het Koninkrijk Denemarken,
De Bondsrepubliek Duitsland,
De Republiek Estland,
Ierland,

¹⁾ De Bulgaarse, de Tsjechische, de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Italiaanse, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Poolse, de Portugese, de Roemeense, de Slowaakse, de Sloveense, de Spaanse, de Zweedse en de Hebreeuwse tekst zijn niet opgenomen.

De tekst van Bijlage VI bij de Overeenkomst is niet opgenomen. Deze ligt ter inzage bij de Afdeling Verdragen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift is nog niet ontvangen. In de tekst kunnen derhalve onjuistheden voorkomen die in een volgend Tractatenblad zullen worden gecorrigeerd.

De Helleense Republiek,
Het Koninkrijk Spanje,
De Franse Republiek,
De Italiaanse Republiek,
De Republiek Cyprus,
De Republiek Letland,
De Republiek Litouwen,
Het Groothertogdom Luxemburg,
Hongarije,
Malta,
Het Koninkrijk der Nederlanden,
De Republiek Oostenrijk,
De Republiek Polen,
De Portugese Republiek,
Roemenië,
De Republiek Slovenië,
De Slowaakse Republiek,
De Republiek Finland,
Het Koninkrijk Zweden,
Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland,
verdragsluitende partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie
en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, hierna „de
lidstaten” genoemd, en
De Europese Unie,
enerzijds, en
De regering van de Staat Israël (hierna „Israël” genoemd),
anderzijds,
De wens uitdrukkelijk een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen,
dat gebaseerd is op eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op een markt met een minimum aan overheidsbetrokkenheid en regulering;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zijn als volgt overeengekomen:

Artikel I

Definities

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

1. „overeengekomen diensten” en „gespecificeerde routes”: internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 en bijlage I bij deze Overeenkomst;
2. „Overeenkomst”: de onderhavige Overeenkomst, de bijlagen daarbij en eventuele wijzigingen daarvan;
3. „luchtvaartmaatschappij”: een onderneming met een geldige exploitatievergunning;
4. „luchtvervoer”: het afzonderlijke of gecombineerde vervoer met civiele luchtvaartuigen van passagiers, bagage, vracht en post, tegen ver-

goeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregeld en niet-geregeld (charter) luchtvervoer en uitsluitend voor vrachtovervoer bestemde diensten;

5. „Associatieovereenkomst”: de Euro-Mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Staat Israël, anderzijds, ondertekend te Brussel op 20 november 1995;

6. „bevoegde autoriteiten”: de overheidsagentschappen of –entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze Overeenkomst;

7. „partijen”: enerzijds de Europese Unie of haar lidstaten, of de Europese Unie en haar lidstaten, overeenkomstig hun respectieve bevoegdheden, en anderzijds Israël;

8. „Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opgesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:

a. alle wijzigingen die krachtens artikel 94 bis van het Verdrag van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Israël als de lidstaat of lidstaten van de Europese Unie, en

b. alle bijlagen of wijzigingen van bijlagen die krachtens artikel 90 van het Verdrag zijn goedgekeurd, voor zover die bijlage of wijziging op een gegeven ogenblik geldt voor zowel Israël als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Unie;

9. „EU-Verdragen”: het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

10. „recht van de vijfde vrijheid”: het recht of voorrecht dat door een staat (de „verlenende staat”) aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de „ontvangende staat”) wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;

11. „deugdelijkheid”: het feit dat een luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten kan exploiteren, d.w.z. dat ze over voldoende financiële middelen en adequate managementdeskundigheid beschikt en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;

12. „volledige kosten”: de kosten van de dienstverlening plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die milieukosten weerspiegelen en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;

13. „internationaal luchtvervoer”: luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van minstens twee staten;

14. „IATA”: de Internationale Luchtvaartassociatie (International Air Transport Association);

15. „ICAO”: de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organisation);

16. „onderdaan”:

a. elke persoon met Israëliësch staatsburgerschap, in het geval van Israël, of met de nationaliteit van een lidstaat, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten; of

b. elke rechtspersoon i) die rechtstreeks of via een meerderheids-participatie eigendom is van en te allen tijde onder de feitelijke zeg-genschap staat van personen of entiteiten met Israëliësch staatsburger-schap in het geval van Israël, of personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of een van de andere in bijlage III ver-melde staten in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en ii) waarvan de hoofdvestiging zich in Israël bevindt, in het geval van Israël, of in een lidstaat in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten;

17. „nationaliteit”: in het geval van een luchtvaartmaatschappij, het feit dat de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de eisen inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;

18. „niet-geregelde luchtdienst”: alle andere commerciële luchtdien-sten dan geregelde luchtdiensten;

19. „exploitatievergunning”: i) een exploitatievergunning en alle an-dere relevante documenten of certificaten die krachtens Verordening (EG) nr. 1008/2008 of de opvolgingsinstrumenten daarvan zijn afgege-ven, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en ii) een Air Operating License en alle andere relevante documenten of certificaten die zijn afgegeven krachtens artikel 18 van de Israëliësche luchtvaartwet-geving van 2011 en de opvolgingsinstrumenten daarvan;

20. „prijs”:

a. de „passagierstarieven” die moeten worden betaald aan lucht-vaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers voor het vervoer van passagiers en bagage op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze tarieven gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden ver-goedingen en voorwaarden; en

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

Voor zover relevant heeft deze definitie ook betrekking op het opper-vlaktevervoer in verband met internationaal luchtvervoer en de toepas-selijke voorwaarden;

21. „hoofdvestiging”: het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij in het land van de partij waar de belang-rijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de lucht-vaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende lucht-waardigheid, worden uitgeoefend, zoals vermeld in de exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij;

22. „openbaredienstverplichting”: een verplichting die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd om op een specifieke route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen en minimumcapaciteit, waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De desbetreffende luchtvaartmaatschappijen kunnen door de betrokken partij worden vergoed voor het nakomen van openbaredienstverplichtingen;

23. „geregelde luchtdienst”: een reeks vluchten die elk van de volgende kenmerken bezit:

a. op elke vlucht worden individueel plaatsen en/of capaciteit voor het vervoer van vracht of post tegen betaling ter beschikking van het publiek gesteld (rechtstreeks bij de luchtvaartmaatschappij of via erkende agenten);

b. de reeks vluchten wordt uitgevoerd om het vervoer tussen steeds dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:

– volgens een gepubliceerde dienstregeling, of

– hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormt;

24. „SESAR” (Single European Sky ATM Research): de technische tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim waarbij de luchtverkeersleidingssystemen van de nieuwe generatie op gecoördineerde en gesynchroniseerde wijze worden onderzocht, ontwikkeld en ingezet;

25. „subsidie”: alle door de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale organisatie of een andere overheidsorganisatie verleende financiële bijdragen waarbij:

a. de praktijk van de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalinjecties, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;

b. de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen of deze niet int;

c. de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten biedt, niet bestaande uit algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt; of

d. de bevoegde autoriteiten, een regering, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieeringsmechanisme verricht of een particulier orgaan opdraagt een of meer van de onder a), b) en c), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet

afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen; en waarbij een voordeel wordt verleend;

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

27. „gebruikersheffing”: een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, aanverwante diensten en faciliteiten inbegrepen.

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

Artikel 2

Verkeersrechten

1. Overeenkomstig bijlagen I en II verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

a. het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;

b. het recht op het grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);

c. bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op het grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer; en

d. de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:

a. Israël het recht op het grondgebied van een lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat;

b. de Europese Unie het recht op het grondgebied van Israël tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van Israël.

Artikel 3

Vergunning

1. Wanneer de bevoegde instanties een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen, verlenen zij zo spoedig mogelijk de passende vergunningen, voor zover:

a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Israël:

– de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Israël bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van Israël; en

– het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Israël; en

– de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berusten bij Israël en/of onderdanen van Israël.

b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:

– de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij haar exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie heeft verkregen; en

– de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate daadwerkelijk regelgevend toezicht houdt op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit duidelijk is geïdentificeerd; en

– de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie, of van andere in bijlage III vermelde landen en/of onderdanen van die landen, en deze landen en/of onderdanen daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij.

c. de luchtvaartmaatschappij beantwoordt aan de voorwaarden in de wetten en regels die normaal worden toegepast door de autoriteit die bevoegd is voor de exploitatie van het internationaal luchtvervoer; en

d. de voorschriften van artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) worden gehandhaafd en opgelegd.

Artikel 3 bis

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

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

a. Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 3 van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende vergunningen of licenties niet zijn nageleefd, dienen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis te stellen en hun bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten van beide partijen, en/of aanvullende informatie over deze redenen tot bezorgdheid vragen, en op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als er geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij bij de Overeenkomst de kwestie voorleggen aan het bij artikel 22 van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité en mag, overeenkomstig leden 7 en 9 van artikel 22, passende vrijwaringsmaatregelen nemen zoals bepaald in artikel 24.

b. Deze procedures hebben geen betrekking op de erkenning van vaststellingen met betrekking tot:

- i. veiligheidscertificaten of –licenties;
- ii. beveiligingsregelingen; of
- iii. verzekeringsdekking.

Artikel 4

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen weigeren, intrekken, opschorten of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken als:

- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Israël:

– de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Israël bevindt of de luchtvaartmaatschappij niet over een exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Israël beschikt; of

– Israël er niet daadwerkelijk op toeziet of niet afdwingt dat de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of

– de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij niet berusten bij Israël en/of onderdanen van Israël.

b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:

– de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij haar exploitatievergunning niet overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie heeft verkregen; of

– het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of

– de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie, of van andere in bijlage III vermelde landen en/of onderdanen van die landen, en deze landen en/of onderdanen niet daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij.

c. de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 6 van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels;

d. de voorschriften van artikel 13 en artikel 14 niet worden gehandhaafd en opgelegd; of

e. een partij bij de Overeenkomst overeenkomstig artikel 7 heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de mededingingsvoorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder c) of d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij bij de Overeenkomst.

Artikel 5

Investerings

1. Onverminderd artikel 3 en artikel 4 van deze Overeenkomst mogen de partijen bij de Overeenkomst, overeenkomstig de voorwaarden van lid 2 van dit artikel, toestaan dat lidstaten van de Europese Unie of onderdanen ervan meerderheidseigenaar worden van en/of feitelijke zeggenschap verwerven over Israëlische luchtvaartmaatschappijen en/of dat

Israël of onderdanen ervan meerderheidseigenaar wordt van en/of feitelijke zeggenschap verwerft over EU-luchtvaartmaatschappijen, na verificatie door het Gemengd Comité overeenkomstig artikel 22, lid 10.

2. Met betrekking tot lid 1 van dit artikel worden specifieke investeringen door belanghebbenden van de partijen bij de Overeenkomst afzonderlijk toegestaan krachtens een voorafgaande beslissing van het Gemengd Comité overeenkomstig artikel 22, lid 2, van deze Overeenkomst.

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

Artikel 6

Naleving van wetten en regels

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

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

Artikel 7

Mededinging

1. De partijen bij de Overeenkomst bevestigen dat de bepalingen van titel IV, hoofdstuk 3 („Mededinging”), van de Associatieovereenkomst van toepassing zijn op deze Overeenkomst.

2. De partijen bij de Overeenkomst erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een billijk en concurrerend kader voor de exploitatie van luchtdiensten. De partijen bij de Overeenkomst erkennen dat de waarschijn-

lijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is als deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet worden gesubsidieerd, en als neutrale en niet-discriminerende toegang tot luchthavenfaciliteiten, diensten en slots gegarandeerd is.

3. Als een partij bij de Overeenkomst vaststelt dat op het grondgebied van de andere partij bij de Overeenkomst voorwaarden gelden, met name ten gevolge van een subsidie, die de billijke en gelijke mededingingskansen van haar luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden, mag zij haar opmerkingen overmaken aan de andere partij. Bovendien mag zij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 van deze Overeenkomst. Het overleg moet van start gaan binnen 30 dagen na ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen 30 dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij bij de Overeenkomst die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te weigeren, in te houden, in te trekken, op te schorten of aan passende voorwaarden te onderwerpen, overeenkomstig artikel 4.

4. De in lid 3 vermelde maatregelen moeten passend en evenredig zijn en inzake toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tegen de luchtvaartmaatschappij(en) die baat heeft (hebben) bij de in lid 3 vermelde omstandigheden, en laten het recht van de partijen bij de Overeenkomst om maatregelen te nemen uit hoofde van artikel 23 onverlet.

5. De partijen bij de Overeenkomst komen overeen dat de bijdrage van de Israëlische regering om de extra beveiligingskosten te dekken die Israëlische luchtvaartmaatschappijen moeten maken ten gevolge van instructies van de Israëlische regering, geen oneerlijke mededingingspraktijk zijn en niet worden beschouwd als een subsidie in de zin van dit artikel, voor zover:

a. deze steun uitsluitend wordt gebruikt om de kosten te dekken die Israëlische luchtvaartmaatschappijen moeten maken om de door de Israëlische autoriteiten opgelegde extra beveiligingsmaatregelen, welke niet worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie, ten uitvoer te leggen; en

b. dergelijke beveiligingskosten door Israël duidelijk zijn geïdentificeerd en gekwantificeerd; en

c. het Gemengd Comité één keer per jaar een verslag ontvangt met de totale som van de beveiligingsuitgaven en het percentage van de steun van de Israëlische regering in het voorgaande jaar.

6. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij bena-

deren, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.

7. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de wetten en regels betreffende openbardienstverplichtingen op het grondgebied van de partijen.

Artikel 8

Commerciële opportuniteiten

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren en faciliteiten te vestigen die nodig zijn voor het verlenen van luchtvervoersdiensten en voor de promotie en verkoop van luchtvervoer, inclusief randactiviteiten en aanvullende activiteiten.

2. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk.

Grondafhandeling

3. a. Onverminderd punt b) hieronder heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:

i. het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen („zelfafhandeling”) of, indien zij dit verkiest,

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

b. Voor bepaalde categorieën grondafhandelingsdiensten, namelijk bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, vracht- en postafhandeling, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, mogen alleen fysieke of operationele beperkingen worden opgelegd aan de in punt a), onder i) en ii), vermelde rechten volgens de wetten en regels die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere partij. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelings-

diensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van deze diensten mogen de volledige kosten daarvan, inclusief een redelijk rendement na afschrijving, niet overschrijden.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en overmaking van fondsen

4. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, of via het internet of elk ander beschikbaar kanaal. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, vrij en zonder beperkingen of belastingen lokale inkomsten om te wisselen in om het even welke vrij converteerbare munteenheid, tegen de officiële wisselkoers, en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied en, voor zover dit niet in strijd is met de algemeen toepasselijke wet- en regelgeving, naar het land of de landen van haar keuze.

6. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

Samenwerkingsregelingen

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

- a. alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- b. alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c. alle exploitanten van vervoer over land en maritiem vervoer,

voor zover i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende verkeersrechten en ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingovereenkomst wordt gesloten houder is van de passende routerechten in het kader van de relevante bilaterale bepalingen en iii) de regelingen voldoen aan de eisen inzake veiligheid en mededinging die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen. Wanneer

passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet in het verkooppunt of in elk geval bij de check-in of, indien geen check-in vereist is voor een aansluitende vlucht, alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerders elk deel van de dienst zullen uitvoeren.

Oppervlaktevervoer

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

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

Leasing

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

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

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

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

Franchising en branding

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

Toewijzing van luchthavenslots

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

Overleg in het Gemengd Comité

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

Artikel 9

Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen,

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

2. Worden eveneens op basis van wederkerigheid vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:

a. boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer ingezette uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze voorraden worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied;

b. grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;

c. motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;

d. gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer ingezette vertrekkende luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied; en

e. veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.

3. Niets in deze Overeenkomst verhindert een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd

voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied. Bij het binnenkomen en verlaten van het grondgebied van een partij en tijdens het verblijf op dat grondgebied moeten de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voldoen aan de op dat grondgebied geldende wetten en regels inzake verkoop, levering en gebruik van luchtvaartbrandstof.

4. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig, alsook de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde behoeften, voorraden en reserveonderdelen die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen; bovendien kan worden vereist dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven tot ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.

6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

7. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de belastingen over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de btw-heffing op invoer betreft. De bepalingen van de tussen een lidstaat van de Europese Unie en Israël gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 10

Gebruikersheffingen voor luchthavens en luchthavenvoorzieningen en -diensten

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn. In ieder geval moeten dergelijke gebruikers-

heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

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

3. Iedere partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken, en moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen aan om alle luchthavengebruikers of de vertegenwoordigers of verenigingen van luchthavengebruikers informatie te verstrekken over de punten waarop het systeem of het niveau van de heffingen die op elke luchthaven door de luchthavenbeheersorganen worden geïnd, zijn gebaseerd, omdat dergelijke informatie nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen volgens de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten aan om de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde die autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

4. Geen van beide partijen wordt bij geschillenbeslechtsprocedures volgens artikel 23 van deze overeenkomst geacht in overtreding te zijn van een bepaling van dit artikel, tenzij a) zij verzuimt de heffing of de praktijk die voorwerp is van een klacht door de andere partij binnen een redelijke termijn opnieuw te beoordelen; of b) zij na nieuwe beoor-

deling nalaat alle in haar macht liggende stappen te nemen om een heffing of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

Artikel 11

Prijsstelling

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

Artikel 12

Statistieken

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

TITEL II

SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

Artikel 13

Veiligheid van de luchtvaart

1. Onverminderd het oordeel van de wetgevingsautoriteiten van de partijen, werken de partijen nauw samen op het gebied van luchtvaartveiligheid, teneinde – voor zover praktisch mogelijk – geharmoniseerde regels op te stellen of elkaars veiligheidsnormen wederzijds te erkennen.

Het Gemengd Comité houdt, met de hulp van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, toezicht op dit samenwerkingsproces.

2. De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor het niveau van regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer dat gespecificeerd is in bijlage IV, deel A, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

3. De bevoegde autoriteiten van de partijen erkennen de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen die zijn afgegeven of door elkaar zijn gevalideerd en die nog steeds van kracht zijn als geldig voor de exploitatie van het in deze Overeenkomst bedoelde luchtvervoer, voor zover de voor deze bewijzen en vergunningen geldende eisen tenminste voldoen aan de eventuele overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen. De bevoegde autoriteiten mogen echter bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door die andere autoriteiten zijn verstrekt aan of geldig verklaard voor hun eigen onderdanen weigeren te erkennen als zijnde geldig voor het vliegen boven hun eigen grondgebied.

4. Elke partij kan op elk ogenblik overleg vragen over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd op gebieden als luchtvaartfaciliteiten, cockpitbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na het verzoek.

5. Als na dit overleg een van beide partijen vindt dat de andere er niet voor gezorgd heeft dat op de in lid 4 vermelde gebieden effectief veiligheidsnormen zijn toegepast en gehandhaafd die voldoen aan de op dat ogenblik krachtens het Verdrag van Chicago geldende normen, wordt de andere partij in kennis gesteld van die bevindingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan de ICAO-normen te voldoen. De andere partij neemt dan binnen een overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen.

6. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet-naleving van de bij het Verdrag van Chicago vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.

7. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij vaststellen dat een luchtvaartuig, onderdeel of activiteit:

- a. niet voldoet aan de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
- b. aanleiding geeft tot ernstige bezorgdheid – op basis van een inspectie als bedoeld in lid 6, krachtens artikel 16 van het Verdrag van Chicago – dat een vliegtuig of de wijze waarop het wordt geëxploiteerd niet voldoet aan de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
- c. aanleiding geeft tot ernstige bezorgdheid dat de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen niet effectief worden gehandhaafd en beheerd.

8. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 7 stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

9. Als het van essentieel belang is dat dringend actie wordt ondernomen om de veiligheid van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij te garanderen, behoudt elke partij zich het recht voor om de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen.

10. Wanneer uit hoofde van lid 7 of 9 genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te handhaven, kan elke partij de zaak voorleggen aan het Gemengd Comité.

Artikel 14

Beveiliging van de luchtvaart

1. Beide partijen bevestigen hun wederzijdse verplichtingen om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden te beveiligen, en met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, voor zover

beide partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe beide partijen zijn toegetreden.

2. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

3. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de ICAO opgestelde aanbevolen werkwijzen die als bijlage bij het Verdrag van Chicago zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied minstens handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen om luchtvaartuigen te beschermen, passagiers en hun handbagage aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen en passende controles van de bemanning, vracht (inclusief ruimbagage) en boordproviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden van het luchtvaartuig en dat die maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 3 vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de andere partij. Als een partij in kennis wordt gesteld van een specifieke dreiging tegen een specifieke vlucht of reeks vluchten van of naar het grondgebied van de andere partij, stelt zij de andere partij in kennis en kan zij overeenkomstig lid 6 bijzondere beveiligingsmaatregelen nemen om de specifieke dreiging af te wenden.

5. De partijen komen overeen om te streven naar wederzijdse erkenning van elkaars beveiligingsnormen. Hiertoe stellen zij administratieve regelingen vast die het mogelijk maken om overleg te plegen over bestaande of geplande maatregelen voor de beveiliging van de luchtvaart en om samen te werken en informatie te delen over de kwaliteitscontrolemaatregelen die zij toepassen. Een partij mag ook om medewerking van de andere partij verzoeken om na te gaan of specifieke beveiligingsmaatregelen van die andere partij voldoen aan de eisen van de vragende partij. Aan de hand van de resultaten kan de vragende partij besluiten

dat het niveau van de beveiligingsmaatregelen die op het grondgebied van de andere partij worden toegepast gelijkwaardig is, zodat transferpassagiers, transferbagage en/of transfervracht kunnen worden vrijgesteld van een herscreening op het grondgebied van de vragende partij. Dit besluit wordt aan de andere partij meegedeeld.

6. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke veiligheidsmaatregelen te nemen. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij in noodgevallen. Bovendien mag elke partij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 van deze Overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

7. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

8. De partijen nemen alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en slachtoffer is van een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.

9. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.

10. Onverminderd artikel 4 wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of aan voorwaarden onderworpen wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt gevonden.

11. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van deze termijn van vijftien (15) dagen.

12. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer bevestigen de partijen dat, wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige economische en operationele gevolgen voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten dient te beoordelen en, bij het bepalen welke maatregelen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden, tenzij terzake wettelijke beperkingen gelden.

13. De overeenkomstig lid 10 of 11 genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft.

14. Onverminderd dit artikel komen de partijen overeen dat geen enkele partij verplicht is informatie vrij te geven die de nationale veiligheid van elk van de partijen kan schaden.

Artikel 15

Luchtverkeersbeheer

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

2. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectieve grondgebied te vergemakkelijken:

a. neemt Israël de nodige maatregelen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door relevante nationale toezichtsorganen op te richten die minstens functioneel onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten; en

b. betreft de Europese Unie Israël bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door passende coördinatie inzake SESAR.

3. a. De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor het niveau van regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer dat gespecificeerd is in bijlage IV, deel B, sectie A, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

b. De partijen handelen in overeenstemming met de regelgevende eisen en normen van de Europese Unie op het gebied van luchtvervoer, welke gespecificeerd zijn in bijlage IV, deel B, sectie B, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

Artikel 16

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid.

2. De partijen erkennen dat er behoefte is aan effectieve mondiale, regionale, nationale en/of lokale actie om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken.

3. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu en de economie, en te garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.

4. Deze Overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om alle passende maatregelen te nemen om te voorkomen dat het luchtvervoer een effect heeft op het milieu of om het eventuele milieueffect te beperken, voor dergelijke maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

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

Artikel 17

Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

1. De partijen bevestigen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 in Montreal is opgesteld (het Verdrag van Montreal).

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

Artikel 18

Consumentenrechten en bescherming van persoonsgegevens

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

Artikel 19

Geautomatiseerde boekingssystemen

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

Artikel 20

Sociale aspecten

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

TITEL III

INSTITUTIONELE BEPALINGEN

Artikel 21

Interpretatie en handhaving

1. De partijen treffen alle passende algemene of bijzondere maatregelen om de naleving van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

2. Elke partij is op haar grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst en met name van de in bijlage IV vermelde verordeningen en richtlijnen inzake luchtvervoer, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI.

3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand, met inachtneming van de toepasselijke wetgeving van de respectieve partij, in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken die door de andere partij worden begaan in het kader van haar in deze Overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.

4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hen krachtens deze Overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van belang zijn voor de andere partij en de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

Artikel 22

Gemengd Comité

1. Hierbij wordt een comité van vertegenwoordigers van de partijen (hierna het Gemengd Comité genoemd) opgericht, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze Overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Hiertoe doet het aanbevelingen en neemt het besluiten in de gevallen waarin deze Overeenkomst voorziet.

2. De beslissingen van het Gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun eigen regels ten uitvoer gelegd.

3. Het Gemengd Comité stelt zijn reglement van orde vast.

4. Het Gemengd Comité komt bijeen wanneer dat nodig is, doch minstens eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.

5. Een partij kan ook om een vergadering van het Gemengd Comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.

6. Met het oog op de juiste toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.

7. Als een van de partijen van mening is dat een beslissing van het Gemengd Comité niet goed is uitgevoerd door de andere partij, mag de eerste partij vragen dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 nemen.

8. In de beslissingen van het Gemengd Comité is vermeld vanaf welke datum ze door de partijen moeten worden toegepast, alsook alle andere informatie die van belang kan zijn voor exploitanten.

9. Onverminderd punt 2 kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.

10. Het Gemengd Comité onderzoekt vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsparticipaties of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

11. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door:

- a. zijn specifieke taken uit te voeren met betrekking tot de regelgevende samenwerking, zoals uiteengezet in titel II van deze Overeenkomst;
- b. op deskundigenniveau de uitwisseling van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, onder meer op het vlak van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots), mededingingsvoorwaarden en consumentenbescherming;
- c. regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van deze Overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;
- d. met eenparigheid van stemmen overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard die rechtstreeks betrekking hebben op de werking van deze Overeenkomst;
- e. mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst; en
- f. zich te buigen over de toepassing van punt A.1 van bijlage IV (lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd).

12. De partijen hebben dezelfde doelstelling, namelijk de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeen-

schappen voor beide partijen bij deze Overeenkomst optimaliseren door deze Overeenkomst uit te breiden tot derde landen. Het Gemengd Comité zal een voorstel opstellen met betrekking tot de voorwaarden en procedures, inclusief eventuele wijzigingen van deze Overeenkomst, die nodig zijn om derde landen te laten toetreden tot deze Overeenkomst.

Artikel 23

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Elke partij mag via diplomatieke kanalen de bij de Associatieovereenkomst opgerichte associatieraad verzoeken alle geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst die niet overeenkomstig artikel 22 zijn opgelost, te onderzoeken. Met het oog op de toepassing van dit artikel treedt de bij de Associatieovereenkomst opgerichte associatieraad op als Gemengd Comité.

2. De associatieraad kan het geschil bij beslissing beslechten.

3. De partijen nemen de nodige maatregelen om een overeenkomstig lid 2 genomen beslissing ten uitvoer te leggen.

4. Als de partijen er niet in slagen het geschil te regelen overeenkomstig lid 2, kan elk van de partijen verzoeken het geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, overeenkomstig de volgende procedure:

a. uiterlijk zestig (60) dagen nadat het scheidsgerecht het via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage heeft ontvangen, stelt elke partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter wordt binnen een aanvullende termijn van zestig (60) dagen door de partijen aangesteld. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een scheidsrechter heeft aangesteld, of als de derde scheidsrechter niet binnen de overeengekomen termijn is aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen;

b. de derde scheidsrechter, die overeenkomstig de voorschriften onder a) wordt aangesteld, is een onderdaan van een derde land dat op het ogenblik van de aanstelling diplomatieke betrekkingen onderhoudt met elk van de partijen en treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht;

c. het arbitragehof stelt zijn reglement van orde vast; en

d. afhankelijk van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht worden de arbitrage-uitgaven evenredig gedeeld door de partijen.

5. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de definitieve beslissing, voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.

6. Het scheidsgerecht streeft ernaar alle voorlopige en definitieve beslissingen bij consensus te nemen. Als geen consensus kan worden bereikt, neemt het scheidsgerecht een beslissing bij meerderheid van de stemmen.

7. Als een van de partijen niet binnen de dertig (30) dagen na de bekendmaking van de beslissing van het scheidsgerecht aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij de beslissing naleeft.

Artikel 24

Vrijwaringsmaatregelen

1. De partijen treffen alle algemene en bijzondere maatregelen die vereist zijn om aan hun verplichtingen krachtens de Overeenkomst te voldoen. Zij zorgen ervoor dat de in deze Overeenkomst vastgelegde doelstellingen worden bereikt.

2. Indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, kan zij passende vrijwaringsmaatregelen treffen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze Overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.

3. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partij daar onmiddellijk van in kennis via het Gemengd Comité en verstrekt zij alle relevante informatie.

4. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

5. Onverminderd artikel 3, lid 1, onder d), artikel 4, lid 1, onder d), en de artikelen 13 en 14, mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3, tenzij de in lid 4 voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.

6. De betrokken partij stelt het Gemengd Comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.

7. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

Artikel 25

Geografische uitbreiding van de Overeenkomst

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

Artikel 26

Verhouding tot andere overeenkomsten

1. De bepalingen van deze Overeenkomst vervangen de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten en regelingen tussen Israël en de lidstaten. Onverminderd enige bepaling van deze Overeenkomst mogen bestaande verkeersrechten, beveiligingsregelingen die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten of andere regelingen die niet onder deze Overeenkomst vallen of die gunstiger zijn, verder worden toegepast. Wat luchtvaartmaatschappijen betreft, mogen dergelijke rechten en regelingen verder worden toegepast door:

- a. luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie, voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt bij de toepassing van deze bestaande rechten of andere regelingen tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie;
- b. luchtvaartmaatschappijen uit de Staat Israël.

2. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

3. Deze Overeenkomst laat beslissingen van de twee partijen om toekomstige aanbevelingen van de ICAO toe te passen, onverlet. De partijen mogen deze Overeenkomst of delen ervan niet invoeren als basis om zich binnen de ICAO te verzetten tegen alternatieve beleidsmaatregelen over kwesties die onder deze Overeenkomst vallen.

4. De partijen komen overeen dat er geen beperkingen of verboden bestaan om in de toekomst beveiligingsregelingen te sluiten tussen de regering van de Staat Israël en elke regering van de lidstaten van de Europese Unie op beveiligingsgebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen. De partijen komen echter overeen om i) indien mogelijk, en in overeenstemming met artikel 14, lid 5, voorrang te geven aan het sluiten van beveiligingsregelingen op EU-niveau, en ii) het Gemengd Comité relevante informatie te verstrekken over die bilaterale beveiligingsregelingen, met inachtneming van artikel 14, lid 14.

Artikel 27

Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze Overeenkomst wenst te herzien, moet ze het Gemengd Comité daarvan in kennis stellen. De wijziging van deze Overeenkomst wordt van kracht overeenkomstig artikel 30.

2. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.

3. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer aan te nemen of de in bijlage IV vermelde bestaande wetgeving te wijzigen, voor zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze Overeenkomst in acht nemen.

4. Wanneer een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van zijn in bijlage VI vermelde bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer overweegt, stelt zij de andere partij daar – voor zover mogelijk en passend – van in kennis. Het verstrekken van deze informatie en, op verzoek van een van de partijen, een voorafgaande gedachtewisseling kunnen plaatsvinden in het Gemengd Comité.

5. Elke partij stelt de andere partij regelmatig en zo snel mogelijk in kennis van goedgekeurde nieuwe wetgeving of wijzigingen van in bijlage IV vermelde bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer. Die informatie kan in het Gemengd Comité worden verstrekt. Op verzoek van een partij organiseert het Gemengd Comité binnen zestig dagen na deze kennisgeving een gedachtewisseling over de gevolgen die de nieuwe wetgeving of de wijziging van bestaande wetgeving heeft voor de goede werking van deze Overeenkomst.

6. Om de goede werking van deze Overeenkomst te garanderen, moet het Gemengd Comité:

- a. een beslissing nemen tot herziening van bijlage IV en/of VI bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen; of
- b. een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst; of
- c. beslissen andere maatregelen te nemen om de goede werking van deze Overeenkomst te waarborgen; deze maatregelen moeten binnen een redelijke termijn worden vastgesteld.

Artikel 28

Beëindiging

1. Deze Overeenkomst wordt voor onbeperkte duur gesloten.

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

Artikel 29

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

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

Artikel 30

Toepassing en inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast, overeenkomstig de nationale wetten van de partijen, vanaf de datum van ondertekening door de partijen.

2. Deze Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt Israël zijn tot de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan het Secretariaat-generaal van de

Raad van de Europese Unie, en bezorgt het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten aan Israël. De diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten bevat mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

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

GEDAAN te Luxemburg op tien juni tweeduizend dertien, hetgeen overeenstemt met twee tammoez vijfduizend zevenhonderd drieënzeventig in de Hebreeuwse kalender, in twee exemplaren in het Bulgaars, Deens, Duits, Engels, Ests, Fins, Frans, Grieks, Hongaars, Iers, Italiaans, Lets, Litouws, Maltees, Nederlands, Pools, Portugees, Roemeens, Sloveens, Slowaaks, Spaans, Tsjechisch, Zweeds en Hebreeuws, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

Bijlage 1

Overeengekomen diensten en gespecificeerde routes

1. De overgangsbepalingen van bijlage II bij deze Overeenkomst zijn van toepassing op deze bijlage.
2. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtvervoersdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:
 - a. in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie: punten in de Europese Unie – een of meer tussenliggende punten in Euromedlanden¹⁾, ECAA-landen²⁾, of in bijlage III genoemde landen – een of meer punten in Israël;
 - b. in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Israël: punten in Israël – een of meer tussenliggende punten in Euromedlanden, ECAA-landen, of in bijlage III genoemde landen – een of meer punten in de Europese Unie.

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

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

3. De diensten die overeenkomstig punt 2 van deze bijlage worden geëxploiteerd, beginnen of eindigen op het grondgebied van Israël voor Israëlische luchtvaartmaatschappijen en op het grondgebied van de Europese Unie voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.

4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:

- a. vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- b. verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;
- c. tussenvliegende punten, zoals gespecificeerd in punt 2 van deze bijlage, en punten op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en volgorde;
- d. landingen op een punt of punten overslaan;
- e. op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van haar luchtvaartuigen naar een ander;
- f. een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij, onverminderd artikel 2, lid 2 (Verkeersrechten) van deze Overeenkomst;
- g. transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij; en
- h. verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer.

5. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om douane-, technische, operationele, milieu- of gezondheidsredenen of overeenkomstig artikel 7 van deze Overeenkomst.

6. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, ook in het kader van codesharingovereenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.

7. Onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage verleent deze Overeenkomst geen rechten om internationaal luchtvervoer uit te voeren naar/van/via het grondgebied van een derde land dat geen diplomatieke betrekkingen onderhoudt met alle partijen.

Bijlage II

Overgangsbepalingen

1. Onverminderd punten 2 en 3 van deze bijlage mogen alle rechten, inclusief verkeersrechten en gunstiger behandelingen die reeds zijn toegekend uit hoofde van bilaterale overeenkomsten of regelingen tussen Israël en lidstaten van de Europese Unie welke reeds bestonden op de datum van ondertekening van de onderhavige Overeenkomst, verder worden uitgeoefend overeenkomstig de bepalingen van artikel 3 van deze Overeenkomst. Wat luchtvaartmaatschappijen betreft, mogen dergelijke rechten en regelingen verder worden toegepast door:

a. luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie, voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt bij de toepassing van deze bestaande rechten of andere regelingen tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie;

b. luchtvaartmaatschappijen uit de Staat Israël.

2. Met betrekking tot passagiers-, vracht- en/of postdiensten, afzonderlijk of gecombineerd, mogen luchtvaartmaatschappijen uit Israël en uit de lidstaten van de Europese Unie rechten van de derde en vierde vrijheid uit te oefenen op de gespecificeerde routes, voor zover de volgende overgangsbepalingen in acht worden genomen:

a. Vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten:

i. voor elke route, behalve de routes die in bijlage V zijn gespecificeerd, hebben luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen het recht om het aantal wekelijkse frequenties te exploiteren die beschikbaar zijn uit hoofde van de respectieve toepasselijke bilaterale overeenkomsten of regelingen, dan wel zeven (7) wekelijkse frequenties, als dit meer is; en

ii. voor de in bijlage V gespecificeerde routes hebben luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen het recht om het in bijlage V gespecificeerde aantal wekelijkse frequenties te exploiteren.

Vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst zijn er geen beperkingen op het aantal geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen per route voor elk van de partijen.

b. Vanaf de eerste dag van het eerste IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en uitsluitend voor geregelde luchtdiensten, mogen geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen:

i. voor de in deel A van bijlage V bij deze Overeenkomst gespecificeerde routes, drie (3) extra wekelijkse frequenties exploiteren bovenop het aantal wekelijkse frequenties dat in deel A van bijlage V is vermeld; en

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

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

3. Met betrekking tot de niet-geregelde luchtdiensten:

a. vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst blijft de exploitatie van niet-geregelde luchtdiensten onderworpen aan de goedkeuring van de relevante autoriteiten van de partijen, die een dergelijk verzoek gunstig in overweging zullen nemen, en

b. vanaf de in punt 2, onder f), gespecificeerde datum zijn de bepalingen van bijlage I van toepassing en mogen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen vrij rechten van de derde en vierde vrijheid exploiteren op de gespecificeerde routes, zonder enige beperking inzake capaciteit, wekelijkse frequentie, aantal geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen of regelmaat van de dienst.

4. Vóór de in punt 2, onder d), van deze bijlage gespecificeerde datum komt het Gemengd Comité bijeen om de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst opnieuw te bekijken en het commerciële effect van de eerste twee fasen van de in deze bijlage beschreven overgangperiode te beoordelen. Op basis van die beoordeling mag het Gemengd Comité, onverminderd zijn bevoegdheid overeenkomstig artikel 22 van deze Overeenkomst, bij consensus beslissen:

a. voor een wederzijds overeengekomen periode, die hoogstens twee jaar mag bedragen, de toepassing van punt 2, onder d), e) en f), op bepaalde routes uit te stellen als tijdens de bovenvermelde beoordeling wordt vastgesteld dat beperkingen op geregelde luchtdiensten worden omzeild door de exploitatie van niet-geregelde luchtdiensten, of dat het volume luchtverkeer dat door de luchtvaartmaatschappijen van de partijen wordt vervoerd in zodanige mate uit balans is dat het voortbestaan van de luchtdiensten in gevaar kan komen; of

b. het aantal frequenties te verhogen dat gespecificeerd is in punt 2, onder d), punt i), en punt 2, onder e), punt i).

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

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

6. Onverminderd het bepaalde in bijlage I, in artikel 26, lid 1, van deze Overeenkomst en in punt 1 van deze bijlage hebben de luchtvaartmaatschappijen van de partijen bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de gespecificeerde routes niet het recht om rechten van

de vijfde vrijheid uit te oefenen, inclusief tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie, tot het ogenblik van de vaststelling van de in punt 5 van deze bijlage vermelde beslissing.

Bijlage III

Lijst van andere staten waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3, 4 en 8 van de overeenkomst en in bijlage I

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

Bijlage IV

Regels met betrekking tot de burgerluchtvaart

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

A. Veiligheid van de luchtvaart

A.1 Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd

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

De maatregelen moeten worden genomen overeenkomstig de relevante regels inzake de opstelling en publicatie van een lijst van lucht-

vaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd en de verplichting om passagiers in kennis te stellen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die hun vluchten uitvoert, welke zijn vastgesteld in de volgende EU-wetgeving:

Nr. 2111/2005

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

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 13, bijlage

Nr. 473/2006

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

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

Nr. 474/2006

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

zoals herhaaldelijk gewijzigd bij verordeningen van de Commissie

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

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

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

A.2.1: Nr. 996/2010

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

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

A.2.2: Nr. 2003/42

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

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

B. Luchtverkeersbeheer

Basisverordeningen

DEEL A:

B.1: Nr. 549/2004

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

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

B.2: Nr. 550/2004

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

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

B.3: Nr. 551/2004

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

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

B.4: Nr. 552/2004

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

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

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

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

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

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

*DEEL B:**B.2: Nr. 550/2004*

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

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

B.3: Nr. 551/2004

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

Relevante bepalingen: Artikel 3, artikel 6, lid 6

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

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

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

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

Uitvoeringsbepalingen

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

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

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

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

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

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

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

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

- Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010
- Verordening (EU) nr. 929/2010 van de Commissie van 18 oktober 2010 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1033/2006 voor wat de in artikel 3, lid 1, vermelde ICAO-bepalingen betreft
- Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim
- Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-onderzoekingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim
- Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor

de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden

- Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

- Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie van 6 juli 2006 tot vaststelling van de eisen voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden

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

- Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie van 10 augustus 2011 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vergunningen en bepaalde certificaten van luchtverkeersleiders, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1034/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 betreffende het veiligheidstoezicht op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 482/2008 en (EU) nr. 691/2010

C. Milieu

C.1: Nr. 2002/30

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

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

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

C.2: Nr. 2006/93

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

Relevante bepalingen: Artikelen 1, 2, 3 en 5

D. Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

D.1: Nr. 2027/97

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

als gewijzigd bij:

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

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

E. Consumentenrechten en bescherming van persoonsgegevens

E.1: Nr. 90/314

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

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

E.2: Nr. 95/46

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

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 34

E.3: Nr. 261/2004

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

Relevante bepalingen: Artikelen 1 tot en met 16

E.4: Nr. 1107/2006

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

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

*F. Sociale aspecten**F.1: Nr. 2000/79*

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

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

Bijlage V

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

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

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

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

D. PARLEMENT

De overeenkomst, met bijlagen, behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de overeenkomst, met bijlagen, kan worden gebonden.

E. PARTIJGEGEVENS

Kennisgeving over de voltooiing van de voor inwerkingtreding noodzakelijke procedures is voorzien in artikel 30, tweede lid, van de overeenkomst.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type [*]	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
België	10-06-13					
Bulgarije	10-06-13					
Cyprus	10-06-13					
Denemarken	10-06-13					
Duitsland	10-06-13					
Estland	10-06-13					
EU (Europese Unie)	10-06-13					
Finland	10-06-13					
Frankrijk	10-06-13					
Griekenland	10-06-13					
Hongarije	10-06-13					
Ierland	10-06-13					

Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Israël	10-06-13					
Italië	10-06-13					
Letland	10-06-13					
Litouwen	10-06-13					
Luxemburg	10-06-13					
Malta	10-06-13					
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Saba – Aruba – Curaçao – Sint Maarten	10-06-13					
Oostenrijk	10-06-13					
Polen	10-06-13					
Portugal	10-06-13					
Roemenië	10-06-13					
Slovenië	10-06-13					
Slowakije	10-06-13					
Spanje	10-06-13					
Tsjechië	10-06-13					
Verenigd Koninkrijk	10-06-13					
Zweden	10-06-13					
* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R=Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend						

F. VOORLOPIGE TOEPASSING

De overeenkomst, met bijlagen, worden ingevolge artikel 30, eerste lid, van de overeenkomst vanaf 10 juni 2013 voorlopig toegepast door het Koninkrijk der Nederlanden.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, geldt de voorlopige toepassing van de overeenkomst alleen voor Nederland (het Europese deel).

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de overeenkomst, met bijlagen, zullen ingevolge artikel 30, tweede lid, van de overeenkomst in werking treden één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid.

J. VERWIJZINGEN**Verbanden**

Deze overeenkomst strekt tot vervanging van:

Titel : Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Israël;
Jeruzalem, 23 oktober 1950
Tekst : *Stb.* 1950, 529 (Nederlands en Engels)
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 103

Overige verwijzingen

Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
Chicago, 7 december 1944
Tekst : *Stb.* 1947, 165 (Engels en vertaling)
Trb. 1973, 109 (vertaling, geconsolideerd)
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 126

Titel : Handvest van de Verenigde Naties;
San Francisco, 26 juni 1945
Tekst : *Trb.* 1979, 37 (Engels en Frans, herzien)
Trb. 1987, 113 (vertaling, herzien)
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 200

Titel : Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
Rome, 25 maart 1957
Tekst : *Trb.* 2008, 51 (Nederlands, geconsolideerd)

- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2013, 83
- Titel : Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen;
Tokio, 14 september 1963
- Tekst : *Trb.* 1964, 115 (Engels en Frans)
Trb. 1964, 186 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 203
- Titel : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen;
's-Gravenhage, 16 december 1970
- Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 204
- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart;
Montreal, 23 september 1971
- Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 205
- Titel : Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971;
Montreal, 24 februari 1988
- Tekst : *Trb.* 1988, 88 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 41
- Titel : Verdrag betreffende de Europese Unie;
Maastricht, 7 februari 1992
- Tekst : *Trb.* 2008, 53 (Nederlands, geconsolideerd)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 182
- Titel : Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte;
Oporto, 2 mei 1992
- Tekst : *Trb.* 1992, 132 (Nederlands)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 46
- Titel : Euro-Mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lid-Staten, enerzijds, en de Staat Israël, anderzijds;
Brussel, 20 november 1995

- Tekst : *Trb.* 1996, 92 (Nederlands)
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 22
- Titel : Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer;
Montreal, 28 mei 1999
- Tekst : *Trb.* 2000, 32 (Engels en Frans)
Trb. 2001, 91 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 114
- Titel : Verordening (EG) Nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening);
Straatsburg, 24 september 2008
- Tekst : *Pb.* EU L 293 van 31 oktober 2008, blz. 3-20
- Titel : Besluit van de Commissie van 31 januari 2011 overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, over de passende bescherming van persoonsgegevens door de staat Israël wat de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens betreft (2011/61/EU);
Brussel, 31 januari 2011
- Tekst : *Pb.* EU L 27 van 1 februari 2011, blz. 39-42

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat de overeenkomst, met bijlagen, zal zijn bekendgemaakt in Nederland (het Europese deel) op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *vijfentwintigste* juni 2013.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

F.C.G.M. TIMMERMANS