



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 9 април 2021 г.  
(OR. en)

---

---

Междуинституционално досие:  
2021/0079 (NLE)

---

---

7661/21  
ADD 1

AVIATION 66  
RELEX 277  
OC 10  
TU 3  
MED 8

### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

|                     |  |
|---------------------|--|
| От:                 | Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор  |
| Дата на получаване: | 8 април 2021 г.  |
| До:                 | Г-н Јерре TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз   |
| № док. Ком.:        | COM(2021) 153 final - ANNEX  |
| Относно:            | ПРИЛОЖЕНИЕ към Предложение за Решение на Съвета относно сключването, от името на Европейския съюз, на Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между Европейския съюз и неговите държави членки, от една страна, и Република Тунис, от друга страна |

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2021) 153 final - ANNEX.

---

Приложение: COM(2021) 153 final - ANNEX



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.4.2021 г.  
COM(2021) 153 final

ANNEX

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

*към*

### **Предложение за Решение на Съвета**

**относно сключването, от името на Европейския съюз, на Евро-средиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването между Европейския съюз и неговите държави членки, от една страна, и Република Тунис, от друга страна**

ЕВРО-СРЕДИЗЕМНОМОРСКО СПОРАЗУМЕНИЕ В ОБЛАСТТА НА  
ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО

между Европейския съюз и неговите държави членки, от една страна, и Република  
Тунис, от друга страна

## СЪДЪРЖАНИЕ

ЧЛЕН 1: Определения

### **ДЯЛ I: ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ**

ЧЛЕН 2: Права за въздушни превози и разписание на маршрутите

ЧЛЕН 3: Оперативен лиценз

ЧЛЕН 4: Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение

ЧЛЕН 5: Инвестиции във въздушните превозвачи

ЧЛЕН 6: Спазване на законите и подзаконовите актове

ЧЛЕН 7: Лоялна конкуренция

ЧЛЕН 8: Търговски възможности

ЧЛЕН 9: Мита и такси

ЧЛЕН 10: Потребителски такси

ЧЛЕН 11: Тарифи за пътници и товари

ЧЛЕН 12: Статистика

### **ДЯЛ II: РЕГУЛАТОРНО СЪТРУДНИЧЕСТВО**

ЧЛЕН 13: Безопасност на въздухоплаването

ЧЛЕН 14: Сигурност на въздухоплаването

ЧЛЕН 15: Управление на въздушното движение

ЧЛЕН 16: Опазване на околната среда

ЧЛЕН 17: Отговорност на въздушните превозвачи

ЧЛЕН 18: Защита на потребителите

ЧЛЕН 19: Социални аспекти

### **ДЯЛ III ИНСТИТУЦИОНАЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

ЧЛЕН 20: Тълкуване и изпълнение

ЧЛЕН 21: Съвместен комитет

ЧЛЕН 22: Уреждане на спорове и арбитраж

ЧЛЕН 23: Предпазни мерки

ЧЛЕН 24: Връзка с други споразумения

ЧЛЕН 25: Регионален диалог

ЧЛЕН 26: Изменения

ЧЛЕН 27: Прекратяване

ЧЛЕН 28: Регистрация на споразумението

ЧЛЕН 29: Присъединяване на други държави членки на Европейския съюз

ЧЛЕН 30: Влизане в сила

ПРИЛОЖЕНИЕ I : Преходни разпоредби

ПРИЛОЖЕНИЕ I а Преходни разпоредби, отнасящи се до международното летище  
Тунис-Картаген

ПРИЛОЖЕНИЕ II : Списък на правилата в гражданското въздухоплаване

ПРОЕКТ

ЕВРО-СРЕДИЗЕМНОМОРСКО СПОРАЗУМЕНИЕ В ОБЛАСТТА НА  
ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО

между Европейския съюз и неговите държави членки, от една страна, и Република  
Тунис, от друга страна

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

РУМЪНИЯ,

РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,

СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА ФИНЛАНДИЯ,

КРАЛСТВО ШВЕЦИЯ,

страни по Договора за Европейския Съюз и по Договора за функционирането на Европейския съюз, наричани по-долу заедно „договорите на ЕС“, и държави членки на Европейския съюз, наричани по-долу заедно „държавите членки на ЕС“, и индивидуално като „държава членка на ЕС“,

и Европейският съюз,

от една страна, и

Република Тунис, наричана по-долу „Тунис“,

от друга страна,

Тунис и държавите членки като страни по Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., с Европейския съюз;

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

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

КАТО ЖЕЛАЯТ да подобрят въздухоплавателните услуги и да насърчат международна система на въздушен транспорт, която се основава на недискриминация и на открита и лоялна конкуренция между въздушните превозвачи;

КАТО ЖЕЛАЯТ да защитават своите интереси в областта на въздушния транспорт;

КАТО ОТЧИТАТ значението на свързаността с ефикасен въздушен транспорт за насърчаване на търговския обмен, туризма, инвестициите и икономическото и социалното развитие;

КАТО ЖЕЛАЯТ да осигурят най-висока степен на безопасност и сигурност на въздушния транспорт и като потвърждават своята дълбока загриженост по отношение на действията или заплахите срещу сигурността на въздухоплавателните средства, които застрашават безопасността на хора и имущество, влияят неблагоприятно на

функционирането на въздушния транспорт и подкопават общественото доверие в безопасността на гражданското въздухоплаване;

КАТО ВЗЕМАТ ПОД ВНИМАНИЕ Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г.;

РЕШЕНИ да оптимизират потенциалните ползи от регулаторното сътрудничество и хармонизирането на съответните им закони и подзаконови актове, отнасящи се до гражданското въздухоплаване;

КАТО ОТЧИТАТ значимите потенциални ползи от конкурентни въздухоплавателни услуги и от жизнеспособна въздухоплавателна промишленост;

КАТО ЖЕЛАЯТ да осигурят условия на равнопоставеност за въздушните превозвачи;

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

КАТО ВЪЗНАМЕРЯВАТ да надграждат върху рамката от съществуващи споразумения и спогодби в областта на въздухоплаването между договарящите се страни с цел предоставяне на достъп до пазари и увеличаване в максимална степен на ползите за пътуващите, спедиторите, въздушните превозвачи и летищата и тяхната работна сила, за общности от двете договарящи се страни;

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ значението на защитата на околната среда при разработване и прилагане на международната политика в областта на въздухоплаването;

КАТО ПОСОЧВАТ необходимостта да се вземат спешни мерки за борба с климатичните промени и да се продължи сътрудничеството с цел намаляване на емисиите на парникови газове в сектора на въздухоплаването в съответствие с многостранните договори по този въпрос, по-специално прилагането на основани на пазара глобални мерки, прието от 39-ата сесия на Асамблеята на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и по-специално със съответните инструменти на ИКАО и Парижкото споразумение от 12 декември 2015 г., прието по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата;

КАТО ВЗЕМАТ ПОД ВНИМАНИЕ значението на защитата на потребителите и постигането на подходящо ниво на защита на потребителите в областта на въздухоплаването и като отчитат необходимостта от взаимно сътрудничество в тази област;

КАТО ОТЧИТАТ, че нарастването на търговските възможности не следва да отслабва трудовите стандарти нито свързаните с работата стандарти на договарящите се страни, и като подчертават важността на социалното измерение на международното въздухоплаване и на разглеждането на последиците от отварянето на достъпа до пазарите върху работниците, заетостта и условията на труд;

КАТО ОТБЕЛЯВАТ, че е важно да се подобри достъпът до капитал за сектора на въздушния транспорт с цел продължаване на неговото развитие съгласно действащото законодателство във всяка една от договарящите се страни;

КАТО ОТЧИТАТ, че целта е настоящото споразумение да се приложи постепенно и че един подходящ механизъм може да осигури все по-голямата хармонизация със законодателството на Европейския съюз,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

## ЧЛЕН 1

### Определения

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

1. „Споразумение“ означава настоящото споразумение, приложенията и допълненията към него и всички изменения, внесени в тях;
2. „Въздухоплавателна услуга“ означава превоз с въздухоплавателни средства на пътници, багажи, товари и поща, поотделно или заедно, предлаган на обществеността срещу заплащане, който включва редовни и нередовни въздухоплавателни услуги;
3. „Определяне на националната принадлежност“ означава да се установи, че въздушен превозвач, желаещ да предоставя въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, изпълнява изискванията на член 3 от настоящото споразумение относно собственост, действителен контрол и основно място на стопанска дейност;
4. „Определяне на пригодността“ означава да се установи, че въздушен превозвач, желаещ да предоставя въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, има достатъчен финансов капацитет и адекватен управленски опит, за да извършва такива услуги, и че е готов да спазва законите и подзаконовите актове на договарящите се страни и изискванията, които уреждат предлагането на такива услуги;
5. „Компетентни органи“ означава публичните агенции или организации, които отговарят за административните функции по настоящото споразумение;
6. „Конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., и включва:
  - а) всяко изменение, което е влязло в сила съгласно член 94, буква а) от Конвенцията и е ратифицирано както от Тунис, така и от държавата членка или

държавите членки на Европейския съюз, и което е от значение за разглеждания въпрос; и

б) всяко приложение към нея или всяко изменение, прието съгласно член 90 от Конвенцията, доколкото даденото приложение или изменение е в сила във всеки даден момент както за Тунис, така и за държавата членка или държавите членки на Европейския съюз и което е от значение за разглеждания въпрос;

7. „Пълна себестойност“ означава разходите по осигуряване на услугата плюс разумна добавка за административните разходи;

8. „Международна въздухоплавателна услуга“ означава въздухоплавателна услуга, която се извършва във въздушното пространство над територията на две или повече държави;

9. „Договарящи се страни“: Тунис, от една страна, и Европейският съюз и неговите държави членки, от друга страна;

10. „Основно място на стопанска дейност“ означава мястото на централата или седалището на въздушен превозвач в договарящата се страна, в която се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на въздушния превозвач, включително непрекъснато управление на летателната годност съгласно издадените разрешителни за дейност;

11. „Спиране с нетърговска цел“ означава кацане с всяка друга цел, различна от тази за качване или сваляне на пътници, багажи, товари и/или поща при въздушния превоз;

12. „Тарифи за пътници“ означава цени, заплащани на въздушните превозвачи или на техни представители, или на други продавачи на билети за въздушния превоз на пътници (включително всеки друг вид превоз във връзка със същия), както и всички условия, при които тези цени са приложими, включително възнаграждението и условията, предлагани за посредничество и други допълнителни услуги;

13. „Тарифи за товари“: цени, заплащани за въздухоплавателни услуги, свързани с превоз на товар (включително всеки друг вид превоз във връзка със същия), както и условията, при които тези цени са приложими, включително възнаграждението и условията, предлагани за посредничество и други допълнителни услуги;

14. „Територия“ означава: за Тунис, сухопътната територия (континентът и островите), вътрешните и териториалните води под негов суверенитет и въздушното пространство над тях, а за Европейския съюз и неговите държави членки — сухопътната територия, вътрешните води и териториалните води на държавите членки, спрямо които се прилагат Договорът за Европейския съюз и Договорът за функционирането на Европейския съюз при условията, посочени в тези договори, и въздушното пространство над тях.

15. „Потребителска такса“ означава такса, която се налага на въздушните превозвачи за използването на летищни или аеронавигационни съоръжения и услуги, за

летишни съоръжения и услуги, свързани с околната среда или с осигуряване на сигурността на въздухоплаването, включително свързаните с това услуги и съоръжения;

16. „самостоятелно наземно обслужване“ означава ситуация, при която ползвател на летището пряко предоставя на себе си една или повече категории наземно обслужване и не сключва договор под каквато и да е форма с трета държава за предоставянето на такива услуги; за целите на това определение, между себе си ползвателите на летището не трябва да се считат за трети страни, когато

а) един притежава мажоритарно всички, или

б) една самостоятелна структура има мажоритарно участие във всеки от тях;

17. „Споразумение за асоцииране“ означава евро-средиземноморското споразумение, с което се създава асоцииране между Европейските общности и техните държави членки, от една страна, и Република Тунис, от друга страна, съставено в Брюксел на 17 юли 1995 г.;

18. „Договорена услуга“ и „уточнен маршрут“ означават международна въздухоплавателна услуга съгласно член 2 (Права за въздушни превози) от настоящото споразумение;

19. „Редовна въздухоплавателна услуга“: означава серия от полети, притежаващи всяка от следните характеристики:

а) за всяко пътническо място в полета и/или капацитет за превоз на товари, и/или поща има възможност за индивидуално закупуване от масовия потребител (директно от въздушния превозвач или от неговите упълномощени представители);

б) извършва се така, че да обслужва въздушното движение между същите две или повече летища:

- съгласно обявено разписание; или,

- чрез полети, които са толкова редовни или чести, че представляват очевидна систематична серия;

20. „Нередовна въздухоплавателна услуга“ означава всяка търговска въздухоплавателна услуга, различна от редовната въздухоплавателна услуга;

21. „Въздушен превозвач“ означава предприятие с валиден оперативен лиценз или еквивалентно разрешително;

22. „Действителен контрол“ означава отношение, установено в резултат на упражняване на права, въз основа на договори или по друг начин, които поотделно или заедно и с оглед на съществуващите фактически обстоятелства или приложимото право

дават възможност за пряко или непряко упражняване на решаващо влияние върху определено предприятие, по-специално чрез:

- а) право на ползване на всички или част от активите на предприятието;
- б) права или договори, с които се предоставя решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятието или които по друг начин предоставят решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието;

23. „Ефективен регулаторен контрол“ елементите, които обосновават ефективния регулаторен контрол, упражнен върху въздушен превозвач от дадена държава, са следните:

- а) въздушният превозвач притежава валиден оперативен лиценз или разрешително, издаден от компетентния орган на тази държава, като например свидетелство за авиационен оператор (CAO);
- б) въздушният превозвач изпълнява критериите на посочената държава, отнасящи се до предоставянето на международни въздухоплавателни услуги като доказателство за финансово здраве, способността да отговори на условието за обществен интерес, задълженията, свързани с осигуряването на услугата;

24. „Оперативен лиценз“ означава

- i) в случая на Европейския съюз и неговите държави членки, оперативни лицензи и всички други съответни документи или сертификати, издадени съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008, и всеки заменящ го правен инструмент и
- ii) в случая на Тунис — лицензи за дейност, сертификати, разрешителни или освобождавания, издадени съгласно действащото в тази област тунизийско законодателство;

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

26. „Правото на пета свобода“ означава правото или привилегията, предоставени от дадена държава („предоставяща държава“) на въздушни превозвачи на друга държава („държава получател“) да предоставят международни въздухоплавателни услуги между територията на предоставящата държава и територията на трета държава, при условие че този превоз започва или приключва на територията на държавата получател;

**ДЯЛ I**  
**ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ**

**ЧЛЕН 2**

Права за въздушни превози и разписание на маршрутите

1. Определените в този член права се уреждат от преходните разпоредби, предвидени в приложение I и Ia от настоящото споразумение.

Разписание на маршрутите

2. Всяка договаряща се страна разрешава на въздушните превозвачи на другата договаряща се страна да предоставят въздухоплавателни услуги по маршрутите, посочени по-долу:

i) за въздушни превозвачи на Европейския съюз:

Пунктове в Европейския съюз — Междинни пунктове — Пунктове в Тунис —  
Пунктове на друго място

ii) за въздушни превозвачи на Тунис:

Пунктове в Тунис — Междинни пунктове — Пунктове в Европейския съюз —  
Пунктове на друго място

Права за въздушни превози

3. Всяка договаряща се страна предоставя на въздушните превозвачи на другата договаряща се страна следните права за извършване на международни въздухоплавателни услуги:

а) правото да прелита над нейната територия без кацане;

б) правото да спира на нейна територия с нетърговска цел;

в) правото да извършва международни въздухоплавателни услуги по следните маршрути:

i) за въздушни превозвачи на Европейския съюз:

между всеки пункт в Европейския съюз и всеки пункт в Тунис

ii) за въздушни превозвачи на Тунис:

между всеки пункт в Тунис и всеки пункт в Европейския съюз

г) правата, посочени на друго място в настоящото споразумение.

## Оперативна гъвкавост

4. Въздушните превозвачи на договарящите се страни, за всеки или за всички полети и по свой избор, могат по уточнените маршрути в параграф 2 по-горе:

- а) да извършват полети в една или в двете посоки;
- б) да комбинират полети с различни номера в едно въздухоплавателно средство;
- в) да обслужват междинни пунктове и пунктове на друго място, както и пунктове на териториите на договарящите се страни в произволна комбинация и ред съгласно разпоредбите на параграф 2 по-горе;
- г) да пропускат спирания в някой пункт или пунктове;
- д) да прехвърлят превози от всяко свое въздухоплавателно средство на всяко друго свое въздухоплавателно средство във всеки пункт („change of gauge“ — смяна на самолета под един полетен номер);
- е) да правят престои във всеки пункт, независимо дали той е във или извън територията на договарящите се страни;
- ж) да извършват транзитни превози през територията на другата договаряща се страна;
- з) да комбинират въздушни превози на едно и също въздухоплавателно средство, независимо откъде произхождат тези въздушни превози; и
- и) да обслужват повече от един пункт в рамките на един полет („co-terminalisation“);

Предвидената в този параграф оперативна гъвкавост може да бъде прилагана без ограничения на посоката или географското местоположение, както и без да се губи правото на извършване въздушен превоз, който е разрешен съгласно настоящото споразумение, стига:

- i) полетите на въздушните превозвачи на Тунис да обслужват пункт в Тунис;
- ii) полетите на въздушните превозвачи на Европейския съюз да обслужват пункт в Европейския съюз.

5. Всяка страна разрешава на всеки въздушен превозвач да определя честотата и капацитета на предлагания от нея международен въздушен транспорт на базата на търговски съображения, продиктувани от пазара. В съответствие с това право нито една от договарящите се страни няма правото едностранно да ограничава обема на превозите, честотата или периодичността на обслужване или вида или видовете въздухоплавателни средства, стопанисвани от въздушните превозвачи на другата договаряща се страна, освен по митнически, технически, оперативни, екологични или здравни причини или освен ако не е предвидено друго в настоящото споразумение.

6. Нищо от настоящото споразумение не се счита, че предоставя на въздушните превозвачи на:

а) Тунис правото на територията на държава членка да приемат на борда пътници, багажи, товари и/или поща, предназначени за друг пункт на територията на тази държава членка;

б) Европейския съюз правото на територията на Тунис да приемат на борда пътници, багажи, товари и/или поща, предназначени за друг пункт на територията на Тунис.

7. Без да се засяга член 24 (Връзка с други споразумения), нищо от настоящото споразумение не се счита, че предоставя на въздушните превозвачи на двете договарящи се страни правото да упражняват правата на въздушни превози по петата свобода на междинни пунктове и пунктове извън по уточнените маршрути в параграф 2 по-горе.

8. Посочването на пунктове в този член следва да се разбира като посочване на признати международни летища.

9. При упражняването на правата и задълженията си по силата на настоящото споразумение договарящите се страни не допускат дискриминация по отношение на въздушни превозвачи на другата договаряща се страна, по-специално с оглед на националната принадлежност.

10. Независимо от останалите разпоредби на настоящото споразумение договаряща се страна може да откаже да извършва международен въздушен превоз към, от или през територията на трета държава, с която тази договаряща се страна не е установила дипломатически отношения.

### **ЧЛЕН 3**

#### **Оперативен лиценз**

1. При получаване на заявление за оперативен лиценз от въздушен превозвач на една от договарящите се страни, другата договаряща се страна издава съответните оперативни лицензи и технически разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че:

а) за въздушен превозвач на Тунис:

i) основното място на дейност на въздушния превозвач се намира в Тунис и е получил своя валиден оперативен лиценз в съответствие с действащото законодателство на Тунис; и

ii) ефективният регулаторен контрол върху въздушния превозвач се упражнява и поддържа от Тунис, която отговаря за издаването на неговото свидетелство за авиационен оператор; и

iii) въздушният превозвач е собственост пряко или чрез мажоритарен дял и е действително контролиран от Тунис и/или нейни граждани;

б) за въздушен превозвач на Европейския съюз:

- (i) основното място на дейност на въздушния превозвач се намира на територията на държава членка на Европейския съюз съгласно договорите на Европейския съюз и същият е получил своя валиден оперативен лиценз съгласно законодателството на Европейския съюз; и
- (ii) ефективният регулаторен контрол върху въздушния превозвач се упражнява и поддържа от държавата членка, която отговаря за издаването на неговото свидетелство за авиационен оператор, и компетентният орган е установен изрично; и
- iii) въздушният превозвач е притежаван пряко или чрез мажоритарно участие и е действително контролиран от държава членка или държави членки на Европейския съюз или на Европейската асоциация за свободна търговия и/или граждани на тези държави членки, или от двете едновременно

в) се спазват разпоредбите, посочени в член 13 (Безопасност на въздухоплаването) и член 14 (Сигурност на въздухоплаването) от настоящото споразумение; и

г) въздушният превозвач изпълнява условията, определени от законовите и подзаконовите актове, които обикновено се прилагат по отношение на предоставянето на международни въздухоплавателни услуги от страната, която разглежда заявлението.

2. При издаването на оперативни лицензи и на технически разрешения договарящите се страни се отнасят недискриминационно към всички въздушни превозвачи на другата договаряща се страна.

3. При получаване на заявление за разрешение от страна на въздушен превозвач на договаряща се страна, компетентните органи на другата договаряща се страна признават всяко регулаторно решение по отношение на годността и/или гражданството, издадено от компетентните органи на първата договаряща се страна за този въздушен превозвач, така както биха признали решение, издадено от компетентните органи на собствената си държава, и не предприемат допълнителни проверки по тези въпроси, освен в случаите, предвидени в букви а) и б) по-долу.

- а) Ако след получаване на заявление за разрешение от въздушен превозвач на другата договаряща се страна или след предоставянето на такова разрешение компетентните органи имат конкретна и основателна причина за опасение, че въпреки решението, издадено от компетентните органи на другата договаряща се страна, условията за предоставяне на съответните лицензи или разрешения, определени в член 3 (Оперативен лиценз) от настоящото споразумение, не са били изпълнени, те своевременно уведомяват споменатите органи, като посочват основателни причини за своите опасения. В този случай всяка договаряща се страна може да поиска консултации, които могат да включват представители на компетентни органи на двете договарящи се страни и/или допълнителна информация, която има отношение към тези опасения, като тези

искания се изпълняват възможно най-скоро. Ако въпросът остане нерешен, всяка договаряща се страна може да отнесе въпроса към Съвместния комитет, учреден по член 21 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение, и може съгласно параграф 10 от член 21 да вземе подходящи предпазни мерки по силата на член 23 (Предпазни мерки).

- б) Тези процедури не включват признаване на решения във връзка със:
- i) сертификати за безопасност или лицензи;
  - ii) мерки за сигурност, или
  - iii) застрахователно покритие.

#### **ЧЛЕН 4**

##### **Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение**

1. Компетентните органи на всяка договаряща се страна могат да отказват, отменят, временно да прекратяват или ограничават оперативните лицензи, или по друг начин да спират или ограничават дейността на въздушен превозвач на другата договаряща се страна, когато:

а) за въздушен превозвач на Тунис:

- основното място на дейност на въздушния превозвач не се намира в Тунис или той не е получил своя валиден оперативен лиценз в съответствие с действащото законодателство в Тунис; или
- ефективният регулаторен контрол върху въздушния превозвач не се упражнява или поддържа от Тунис или компетентният орган не е установен изрично; или
- въздушният превозвач не е собственост, пряко или чрез мажоритарен дял, или не е действително контролиран от Тунис и/или нейни граждани;

б) за въздушен превозвач на Европейския съюз:

- основното място на дейност не се намира на територията на държава членка на Европейския съюз съгласно договорите на Европейския съюз или същият не е получил своя валиден оперативен лиценз в съответствие с приложимото законодателство на Европейския съюз, или
- държавата членка на Европейския съюз, отговорна за издаването на свидетелството за авиационен оператор, не упражнява или не поддържа ефективен регулаторен контрол върху въздушния превозвач или съответният компетентен орган не е установен изрично; или
- въздушният превозвач не е притежаван пряко или чрез мажоритарно участие или не е действително контролиран от държава членка или държави членки на Европейския съюз или на Европейската асоциация за свободна търговия и/или граждани на тези държави членки, или от двете едновременно;

- в) въздушният превозвач не изпълнява изискванията на законовите и подзаконовите актове, посочени в член 6 (Спазване на законите и подзаконовите актове) от настоящото споразумение; или
  - г) не се спазват или прилагат разпоредбите, посочени в член 13 (Безопасност на въздухоплаването) и член 14 (Сигурност на въздухоплаването) от настоящото споразумение;
  - д) в съответствие с член 7 (Лоялна конкуренция) от настоящото споразумение една от договарящите се страни е взела решение, според което условията за конкурентна среда не са изпълнени.
2. Освен ако не се налага предприемане на незабавни действия за предотвратяване на по-нататъшно неспазване на параграф 1, букви в) и г), установените в настоящия член права се упражняват само след консултация с компетентните органи на другата договаряща се страна.

## **ЧЛЕН 5**

### **Инвестиции във въздушните превозвачи**

1. Независимо от членове 3 (Оперативен лиценз) и 4 (Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение) от настоящото споразумение и след като съвместният комитет потвърди в съответствие с член 21 (Съвместен комитет), параграф 8, че по силата на съответните им закони всяка една от договарящите се страни и/или техните граждани могат да придобият собственост на мажоритарен дял и/или да получат действителен контрол върху въздушен превозвач на другата договаряща се страна, договарящите се страни могат да разрешат въздушен превозвач на Тунис да се притежава чрез мажоритарно участие и/или действително да се контролира от държавите членки на ЕС и/или техни граждани или въздушен превозвач на Европейския съюз да се притежава чрез мажоритарно участие и/или действително да се контролира от Тунис и/или нейните граждани в съответствие с условията на параграф 2 от настоящия член.

2. Посочените в параграф 1 от настоящия член инвестиции на договарящите се страни ще бъдат разрешавани за всеки отделен случай по силата на предварително взети решения от страна на Съвместния комитет в съответствие с член 21 (Съвместен комитет), параграф 2 от настоящото споразумение. Тези решения могат да определят условията, свързани с извършването на договорените услуги по настоящото споразумение и с услугите между трети държави и договарящите се страни. Разпоредбите на член 21 (Съвместен комитет), параграф 10 от настоящото споразумение не се прилагат по отношение на този вид решения.

## **ЧЛЕН 6**

## **Спазване на законите и подзаконовите актове**

1. При напускане и по време на престоя си на територията на договаряща страна, въздушните превозвачи на другата договаряща страна спазват законите и подзаконовите разпоредби, приложими на тази територия и отнасящи се до влизането или напускането на нейната територия от въздухоплавателни средства, участващи в международен въздушен транспорт, или отнасящи се до експлоатацията и навигацията на въздухоплавателни средства.
2. При влизане във, пребиваване или напускане на територията на договаряща се страна от въздухоплавателно средство законите и подзаконовите актове, уреждащи на тази територия достъпа до или напускането на същата на/от пътници, екипажи или товари във въздухоплавателни средства (включително разпоредбите относно влизане, пропускателен режим, имиграция, паспорти, митници и карантина или, когато става дума за поща, разпоредбите относно пощите), се спазват от самите пътници, екипажи или товари на въздушните превозвачи на другата договаряща се страна, или от тяхно име.
3. Всяка една от договарящите се страни разрешава на въздушните превозвачи на другата договаряща се страна да вземат на нейна територия мерки, за да гарантират, че ще бъдат превозвани само лица, притежаващи документи, които се изискват за влизане на тяхна територия или за транзитен превоз през територията на другата договаряща се страна.

## **ЧЛЕН 7**

### **Лоялна конкуренция**

1. Договарящите се страни признават, че тяхна обща цел е осигуряването на лоялна конкурентна среда и на справедливи и равни възможности, за да се даде възможност на въздушните превозвачи на двете договарящи се страни да се конкурират в предоставянето на договорените услуги по уточнените маршрути. Поради това договарящите се страни вземат всякакви подходящи мерки, за да осигурят пълното зачитане на тази цел.
2. Договарящите се страни потвърждават, че свободната, лоялна и справедлива конкуренция е важна за постигане на целите на настоящото споразумение и отбелязват, че съществуването на пълен набор от нормативни документи в областта на конкуренцията и на независим орган за защита на конкуренцията, както и последователното и ефективно прилагане на техните национални закони за конкуренцията са важни за ефективното предлагане на услуги в областта на въздушния транспорт. Законите за конкуренцията на всяка от договарящите се страни, поправяни периодично и разглеждащи въпроси, предвидени в настоящия член, се прилагат по отношение на дейността на въздушните превозвачи на територията на всяка една от договарящите се страни. Договарящите се страни споделят целта за съвместимост и

сближаване на правото на конкуренцията и за неговото ефективно прилагане. Те си сътрудничат при необходимост и когато това е оправдано с цел ефективното прилагане на правото на конкуренцията, по-специално като разрешават на въздушния(те) си превозвач(и) или на други граждани да предоставят в съответствие със съответните им правила и съдебна практика релевантна информация относно иск, попадащ в обхвата на правото на конкуренцията, отправен от органите за защита на конкуренцията на другата договаряща се страна.

3. Нищо в настоящото споразумение не може да засегне или ограничи властта и правомощията на компетентните инстанции в областта на конкуренцията, както и на съдилищата на едната или на другата договаряща се страна (и на Европейската комисия), като всички въпроси относно прилагането на законодателството в областта на конкуренцията продължават да са от изключителната компетентност на тези органи и съдилища. Следователно всяка мярка, предприета от една договаряща се страна по силата на настоящия член, няма да засяга всяка евентуална мярка, взета от тези органи и съдилища.

4. Всяка мярка, взета по силата на настоящия член, е обект на изключителната отговорност на договарящите се страни и е насочена изключително към другата договаряща се страна и/или към въздушния(те) превозвач(и) на другата договаряща се страна, предоставяща въздухоплавателни услуги по направление на/от договарящите се страни. Такава мярка не може да бъде обект на производство за уреждане на спорове по силата на член 22 (Уреждане на спорове и арбитраж) от настоящото споразумение.

#### Нелоялна конкуренция

5. Всяка договаряща се страна предотвратява всякаква форма на дискриминация или несправедливо отношение, които биха засегнали справедливите и равни възможности за конкуренция на въздушните превозвачи на другата договаряща се страна в предоставянето на въздухоплавателни услуги.

#### Субсидии и държавни помощи

6. Нито една от договарящите се страни не предоставя, нито разрешава субсидии, нито държавни помощи на въздушните си превозвачи, ако същите могат да повлияят неблагоприятно и неоправдано върху справедливите и равни възможности на въздушните превозвачи на другата договаряща се страна да се конкурират при предоставянето на въздухоплавателни услуги. Тези субсидии или държавни помощи могат да включват по-специално кръстосано субсидиране, компенсацията на оперативни загуби, капиталови вноски, безвъзмездни помощи, гаранции, заеми или застраховки при преференциални условия, защита срещу несъстоятелност, отказ от събиране на дължими суми, отказ от нормално заплащане на използваните публични ресурси, облекчения или освобождаване от данъци, компенсация за наложена от публичните органи финансова тежест и достъп – на дискриминационно или нетърговско основание – до въздухоплавателни или летищни съоръжения и услуги, до горива, наземно обслужване, сигурност, компютърни системи за резервация,

предоставяне на слотове или до други свързани съоръжения и услуги, необходими за извършването на въздухоплавателни услуги.

7. Когато договаряща се страна предоставя субсидии или държавни помощи на въздушен превозвач, тя трябва да гарантира прозрачността на тези мерки с подходящи средства, които могат да включват изискване въздушният превозвач да уточни ясно и отделно тази субсидия или държавна помощ в отчетите си.

8. Всяка договаряща се страна при поискване от другата договаряща се страна предоставя на същата в разумен срок финансови отчети относно структурите под юрисдикцията на първата договаряща се страна и всякаква друга информация, която може разумно да бъде поискана от другата договаряща се страна с цел изпълнение на разпоредбите на този член. Това може да включва подробна информация относно субсидиите и помощите по смисъла на параграф 6 по-горе. Предоставянето на такава информация може да бъде обект на поверително обработване от страна на договарящата страна, която иска достъп до информацията.

9. Без да се засягат мерките, взети от компетентния орган по конкуренцията и/или от съда, който отговаря за изпълнението на правилата, предвидени в параграфи 5 и 6:

а) ако една от договарящите се страни установи, че въздушен превозвач е подложен на дискриминация или на несправедливо отношение по смисъла на параграфи 5 и 6 по-горе, и ако това може да се докаже, тя може да представи писмено становище на другата договаряща се страна. След като уведоми другата договаряща се страна, страната може да се обърне към компетентните публични органи на територията на другата договаряща се страна, по-специално публичните органи на национално, регионално или местно равнище, за да обсъди въпроси относно този член. Освен това една от договарящите се страни може да поиска консултации по този въпрос с другата договаряща се страна, за да се разреши проблемът. Тези консултации се провеждат в срок от тридесет (30) дни, считано от получаването на молбата. През това време страните обменят достатъчно информация, за да постигнат пълно разглеждане на изразената загриженост от една от договарящите се страни.

б) ако договарящите се страни не успеят да разрешат въпроса посредством консултации в срок от тридесет (30) дни, считано от началото на консултациите, или ако консултациите не започнат в срок от тридесет (30) дни, считано от получаването на заявлението, свързано с предполагаемото нарушение в параграфи 5 и 6 по-горе, договарящата се страна, поискала консултациите, има право да спре упражняването на предоставените по силата на настоящото споразумение права за въздушни превози на въздушния(те) превозвач(и) на другата договаряща се страна, като откаже, оттегли, отмени или временно прекрати оперативния лиценз или наложи по отношение на упражняването на тези права условия, които счете за необходими, или да наложи права или вземе други мерки. Всяка взета по силата на този параграф мярка трябва да бъде подходяща, съобразена и ограничена в обхвата и продължителността си до строго необходимото.

## Антитръстово законодателство

10. Всяка договаряща се страна прилага ефективно антитръстовото законодателството в съответствие с параграф 2 и забранява на въздушния(те) превозвач(и):

а) във връзка с друг(и) въздушен (въздушни) превозвач(и) да сключва(т) споразумения, да взема(т) решения и да извършва(т) съгласувани практики, които биха могли да засегнат въздухоплавателните услуги към и от тази договаряща се страна и които имат за цел или резултат предотвратяването, ограничаването или нарушаването на конкуренцията. Тази забрана може да бъде обявена за неприложима в случай на споразумения, които допринасят за подобряване на производството или дистрибуцията на услугите или за развитието на техническия или икономическия прогрес, като при това предоставят на потребителите справедлив дял от получените ползи, без да: i) налагат на предприятията ограничения, които не са абсолютно необходими за постигането на тези цели; ii) дават възможност на въздушните превозвачи да елиминират конкуренцията по отношение на съществена част от пазара на съответните услуги, и

б) да злоупотребяват с господстващо положение, което би могло да засегне въздухоплавателните услуги към и от тази страна.

11. Всяка една от договарящите се страни поверява изключителната компетентност за изпълнението на антитръстовото законодателство, предвидено в параграф 10 по-горе, на независимия си компетентен орган в областта на конкуренцията и/или на своя съд.

12. Без да се засягат мерките, взети от компетентния орган по конкуренцията и/или от съда, който отговаря за изпълнението на правилата, предвидени в параграф 10, ако една от договарящите се страни установи, че въздушен превозвач е потърпевш от предполагаемото нарушение в параграф 10 по-горе, и ако това може да се докаже, тя може да представи писмено становище на другата договаряща се страна. След като уведоми другата договаряща се страна, страната може да се обърне към компетентните публични органи на територията на другата договаряща се страна, по-специално публичните органи на национално, регионално или местно равнище, за да обсъди въпроси относно този член. Освен това една от договарящите се страни може да поиска консултации в тази връзка с другата договаряща се страна, за да се разреши проблемът. Тези консултации се провеждат в срок от тридесет (30) дни, считано от получаването на молбата. През това време договарящите се страни обменят достатъчно информация, за да постигнат пълно разглеждане на изразената загриженост от една от страните.

13. Ако договарящите се страни не успеят да разрешат въпроса посредством консултации в срок от тридесет (30) дни, считано от началото на консултациите, или ако консултациите не започнат в срок от тридесет (30) дни, считано от получаването на заявление, свързано с предполагаемото нарушение в параграф 10 и при условие че компетентният орган или съд в областта на конкуренцията е установил нарушение на

правилата относно картелите, договарящата се страна, поискала консултациите, има право да спре упражняването на предоставените по силата на настоящото споразумение права за въздушни превози на въздушния(те) превозвач(и) на другата договаряща се страна, като откаже, оттегли, отмени или временно прекрати оперативния лиценз или наложи по отношение на упражняването на тези права условия, които счете за необходими, или да наложи права или да вземе други мерки. Всяка взета по силата на този параграф мярка трябва да бъде подходяща, съобразена и ограничена в обхвата и продължителността си до строго необходимото.

## **ЧЛЕН 8**

### **Търговски възможности**

Ако не е уговорено друго в преходните разпоредби, определени в приложение I към настоящото споразумение, договарящите се страни гарантират, че законодателството и подзаконовите им актове или приложимите им процедури осигуряват най-малко въвеждането и прилагането на регулаторните изисквания и норми в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II, част А.

### **Стопанска дейност**

1. Страните са съгласни, че пречките пред стопанската дейност на търговските оператори биха възпрепятствали реализирането на ползите, които цели настоящото споразумение. Следователно страните трябва да се ангажират да започнат ефективен и взаимен процес на отстраняване на пречките пред стопанската дейност на търговските оператори на двете договарящи се страни там, където тези пречки възпрепятстват търговските операции, нарушават конкуренцията или спъват установяването на условия на равнопоставеност.

2. Съвместният комитет, предвиден в член 21 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение, разработва процес на сътрудничество във връзка със стопанската дейност и търговските възможности; той контролира напредъка, като ефективно работи за отстраняване на пречките пред стопанската дейност на търговските оператори и прави редовна оценка на тенденциите, включително в посока на законодателни и регулаторни промени. В съответствие с разпоредбите на член 21 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение всяка от договарящите се страни може да поиска свикването на заседание на съвместния комитет, на което да се обсъди всеки въпрос, свързан с прилагането на настоящия член.

### **Представители на въздушните превозвачи**

3. Въздушните превозвачи на всяка договаряща се страна имат правото да поддържат на територията на другата договаряща се страна свои представителства и съоръжения за предоставяне на въздухоплавателни услуги съгласно това споразумение.

4. Въздушните превозвачи на всяка от договарящите се страни имат правото в съответствие със законите и подзаконовите актове на другата договаряща се страна, свързани с влизане, пребиваване и трудова заетост, да доведат и поддържат на територията на другата договаряща се страна управленски, търговски, продажбен, технически, оперативен и друг специализиран персонал, необходим за предоставянето на въздухоплавателните услуги. При необходимост двете договарящи се страни улесняват и ускоряват издаването на разрешения за работа за персонала на представителствата в съответствие с настоящия параграф, включително за служители, които изпълняват временни задължения за период от не повече от деветдесет (90) дни, съгласно действащите закони и подзаконови актове. Въздушните превозвачи на двете договарящи се страни не са длъжни да имат местен партньор.

### **Наземно обслужване**

5. а) Без да се засяга буква б) по-долу, във връзка с наземното обслужване на територията на другата договаряща се страна всеки въздушен превозвач на договаряща се страна има:

i) правото да извършва свое собствено наземно обслужване („самостоятелно обслужване“); или

ii) правото да избира измежду конкурентни доставчици, които предоставят пълно или частично наземно обслужване, когато на такива доставчици е разрешен достъп до пазара въз основа на законите и подзаконовите актове на всяка договаряща се страна, и когато такива доставчици присъстват на пазара.

б) Установените права в подточки i) и ii) на буква а) от настоящия параграф са подчинени единствено на специфичните ограничения, свързани с пространството и капацитета, които произтичат от необходимостта да се осигури напълно безопасното използване на летището. Когато такива ограничения възпрепятстват, правят невъзможно или ограничават самостоятелното обслужване и когато няма ефективна конкуренция между доставчиците на наземно обслужване, съответната договаряща се страна гарантира, че всички такива услуги се предоставят при равни и подходящи условия на всички въздушни превозвачи; цените на тези услуги се определят по меродавни, обективни, прозрачни и недискриминиращи критерии.

6. Всеки доставчик на наземно обслужване, въздушен превозвач или не, има право да предоставя на територията на другата договаряща се страна наземно обслужване на въздушните превозвачи, извършващи въздушни превози на същото летище, с разрешение и в съответствие с действащите закони и подзаконовите актове.

### **Разпределяне на слотове по летищата**

7. Всяка договаряща се страна гарантира, че нейните процедури, водещи насоки и правила за управлението на слотовете, приложими към летищата на нейната територия, се прилагат по независим, прозрачен, ефективен и недискриминационен начин и не възпрепятстват достъпа до пазарите.

### **Оперативни планове, програми и разписания**

8. Договарящите се страни могат да изискват да бъдат уведомявани единствено с информационна цел за оперативни планове, програми и разписания на въздухоплавателните услуги, извършвани съгласно споразумението. Ако някоя от страните изисква такова уведомление, тя свежда до минимум административната тежест на изискванията за уведомяване и процедурите за посредниците във въздушния транспорт и въздушните превозвачи на другата страна.

### **Продажби, местни разходи и прехвърляне на средства**

9. Всеки въздушен превозвач на всяка от договарящите се страни може да извършва продажба на въздухоплавателни услуги и свързани с тях услуги за своя сметка или за сметка на друг въздушен превозвач на територията на другата договаряща се страна пряко и/или, по преценка на въздушния превозвач, чрез негови агенти по продажбата, други посредници, назначени от въздушния превозвач или по интернет или чрез всяко друго налично средство. Всеки въздушен превозвач има право да продава такива услуги и всяко лице е свободно да ги купува срещу валутата на тази територия или срещу свободно конвертируема валута в съответствие с действащите местни валутни разпоредби.

10. Въздушните превозвачи на всяка договаряща се страна могат да заплащат местните разходи, включително, но не само, покупките на гориво, на територията на другата договаряща се страна в местна валута или в свободно конвертируема валута в съответствие с действащите местни валутни и външнотърговски разпоредби.

11. Всеки въздушен превозвач има право да обменя в свободно конвертируема валута и превежда по всяко време и по какъвто и да било начин, при поискване, печалбите, получени на място, след приспадане на извършените на място разходи, към държава по свой избор, без ограничения или облагане с данъци, по действащия обменен курс към датата на заявката за извършване на превод.

Административните процедури, свързани с обмена на валута и преводите на печалбите, са приложими съгласно действащото във всяка страна валутно законодателство. Обменът на валута и преводите на тези печалби не са предмет на никакви административни такси освен тези, които банките обичайно начисляват при извършване на такива обмени и преводи.

## **Договорености за търговско сътрудничество**

12. При извършване или предлагане на услугите по настоящото споразумение всеки въздушен превозвач на някоя от договарящите се страни може да сключи договорености за търговско сътрудничество, като споразумения за осигуряване на блок-места или договорености за съвместно използване на кодове, с:

а) всеки въздушен превозвач или превозвачи на договарящите се страни; и

б) всеки въздушен превозвач или превозвачи на трета страна; и

в) всички наземни, сухопътни или морски превозвачи от всяка страна;

при условие че: i) действащият превозвач има съответните права за въздушни превози и ii) търгуващите услугата превозвачи притежават съответните права за основните маршрути и че iii) договореностите отговарят на условията, свързани с безопасността и конкуренцията, които обикновено се прилагат към подобни договорености.

13. По отношение на пътнически транспортни услуги, продадени вследствие на договорености за търговско сътрудничество, купувачът бива информиран на мястото на продажбата на самолетния билет или при регистрацията, и във всички случаи преди качване на самолета, когато става въпрос за полет с прекачване, който се извършва без регистрация, кои доставчици на превоз ще извършат всеки сектор от услугата.

## **Интермодални услуги**

14. Във връзка с превоза на пътници доставчиците на наземен превоз не са обвързани с разпоредбите на закони и подзаконови актове, уреждащи въздушния превоз, на единственото основание, че такъв наземен превоз се предлага от въздушен превозвач от негово собствено име.

15. Независимо от останалите разпоредби на настоящото споразумение въздушните превозвачи и непреките доставчици на услуги, свързани с товарен превоз, от договарящите се страни имат разрешение да използват без ограничения във връзка с международния въздушен превоз всякакъв вид наземен превоз за товари към и от всеки пункт на територията на договарящите се страни или на трети страни, включително превоз към и от всички международно признати летища с митници и включително, където е приложимо, правото да превозват товари под митнически надзор съгласно приложимите закони и подзаконови актове. Такива товари, превозвани наземно или по въздуха, се допускат до летищна митническа обработка и до помещенията, в които тя се извършва. Въздушните превозвачи могат да изберат да извършват собствен наземен превоз или да го предоставят чрез договорености с други наземни превозвачи, включително наземен превоз, извършван от други въздушни превозвачи и непреки доставчици на въздушен товарен превоз. Такива интермодални товарни услуги могат да бъдат предлагани на единична фиксирана цена за комбинирания въздушен и наземен превоз, при условие че товародателите не се въвеждат в заблуда относно условията на този превоз.

## **Франчайз и запазена марка**

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

## **Лизинг**

17. Въздушните превозвачи на всяка от договарящите се страни могат да се договарят за предоставяне на въздухоплавателни средства със или без екипаж за международен въздушен транспорт със:

- а) всеки въздушен превозвач на договарящите се страни; и
- б) всеки въздушен превозвач или превозвачи на трети страни;

при условие че всички участници в такива договорености притежават съответните правомощия и отговарят на условията, определени в прилаганите от страните към такива договорености закони и подзаконови актове. Някоя от договарящите се страни не изисква от въздушния превозвач, предоставящ въздухоплавателни средства, да притежава права за въздушни превози по настоящото споразумение за маршрутите, по които ще се използват въздухоплавателните средства. Договарящите се страни могат да изискват тези договорености да бъдат одобрени от техните компетентни органи. Когато някоя от договарящите се страни изисква такова одобрение на недискриминационно основание, тя свежда до минимум административните тежести на процедурите за одобрение на въздушните превозвачи.

## **ЧЛЕН 9**

### **Мита и такси**

1. При пристигането на територията на договаряща се страна на въздухоплавателно средство, използвано по международни въздушни линии от въздушните превозвачи на другата договаряща се страна, обичайното му оборудване, запаси от гориво, смазочни материали, консумативи за техническа поддръжка, наземно оборудване, резервни части (включително двигатели), безмитни стоки и провизии (включително, но не само, храни, безалкохолни и алкохолни напитки, тютюн и други продукти, предназначени за продажба или използване от пътниците в ограничени количества по време на полет), както и други артикули, предназначени или използвани

единствено във връзка с експлоатирането или обслужването на въздухоплавателно средство, извършващо международна въздухоплавателна услуга, се освобождават, на реципрочна основа, от всички ограничения за внос, данъци върху имуществото и капитала, мита, акцизи и други подобни такси, които: а) се налагат от националните или местните власти, или от Европейския съюз; и б) не се основават на стойността на предоставените услуги, при условие че това оборудване и запаси остават на борда на въздухоплавателното средство.

2. На реципрочна основа се освобождават от същите данъци, налози, мита и такси, посочени в параграф 1 от настоящия член, с изключение на таксите на базата на стойността на предоставената услуга:

а) безмитните стоки и провизии на въздухоплавателното средство, взети на борда или доставени на територията на дадена договаряща се страна в разумни количества, за ползване на борда на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата договаряща се страна, които извършват международен въздушен превоз, дори ако тези безмитни стоки и провизии са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;

б) наземното оборудване и резервните части (включително двигатели), внесени на територията на едната договаряща се страна с цел обслужване, поддържане или ремонт на въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата договаряща се страна, извършващи международни въздухоплавателни услуги;

в) горивото, смазочните материали и консумативите за техническо обслужване, внесени или доставени на територията на която и да е от договарящите се страни за използване във въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата договаряща се страна, извършващи международни въздухоплавателни услуги, дори ако тези консумативи са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;

г) печатни материали, съгласно предвиденото в митническото законодателство на всяка договаряща се страна, внесени или доставени на територията на една от договарящите се страни и взети на борда за използване в напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата договаряща се страна, извършващи международни въздухоплавателни услуги, дори ако тези материали са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия; и

д) оборудване, свързано с безопасността и сигурността, което е предназначено за използване на летища и товарни терминали.

3. Без да засяга действието на която и да било друга разпоредба с обратен смисъл, нищо в настоящото споразумение не пречи на всяка от договарящите се страни да налага данъци, налози, мита, тарифи или такси върху горивото, доставено на недискриминационна основа на нейна територия за ползване във въздухоплавателно средство на въздушен превозвач, опериращ между два пункта на нейната територия.

4. Редовното летателно оборудване, както и материалите, консумативите и резервните части, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, обичайно държани на борда на въздухоплавателното средство, използвано от въздушен превозвач на една от договарящите се страни, могат да бъдат разтоварвани на територията на другата договаряща се страна само с одобрение на митническите органи на същата и може да се изиска те да бъдат поставени под надзора или контрола на съответните органи до момента, в който бъдат реекспортирани или с тях бъде разпоредено съгласно действащите митнически нормативни актове на двете договарящи се страни.

5. Освобождаванията, предвидени по този член, могат да се предоставят също при случаите, когато въздушните превозвачи на едната от договарящите се страни са сключили договор с друг въздушен превозвач, който също ползва такива освобождавания от другата договаряща се страна, за наемане или прехвърляне на територията на другата договаряща се страна на артикулите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член.

6. Нищо в настоящото споразумение не пречи на която и да е договаряща се страна да налага данъци, налози, мита и такси за стоки, продавани с цел, различна от консумация, на пътниците на борда по време на част от въздухоплавателната услуга между два пункта на нейна територия, на които е разрешено товарене и разтоварване.

7. Багажите и товарите в директния транзит през територията на някоя от договарящите се страни са освободени от данъци, мита, налози и други подобни такси, които не се основават върху стойността на предоставената услуга.

8. Може да се изиска оборудването и запасите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, да бъдат съхранявани под надзора или контрола на съответните органи.

9. Разпоредбите на настоящото споразумение не засягат областта на ДДС, с изключение на този данък при внос.

10. Разпоредбите на съответните конвенции, които са в сила между някоя от държавите членки и Тунис за избягване на двойното данъчно облагане на доходите и капиталите, не се засягат от настоящото споразумение.

## **ЧЛЕН 10**

### **Потребителски такси**

1. Ако не е уговорено друго в преходните разпоредби, определени в приложение I към настоящото споразумение, договарящите се страни гарантират, че законодателството и подзаконовите им актове или приложимите им процедури осигуряват най-малко въвеждането и прилагането на регулаторните изисквания и норми в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II, част А.

2. Всяка договаряща се страна гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат наложени от нейните компетентни органи или ведомства, налагащи таксите, на въздушни превозвачи на другата договаряща се страна за въздухоплавателни услуги и за контрол на въздухоплаването, са справедливи, разумни, свързани с разходите и не са несправедливо дискриминиращи. Във всеки случай тези такси се определят за въздушните превозвачи на другата страна при условия, които са не по-малко благоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всеки друг въздушен превозвач.

3. Всяка договаряща се страна гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат наложени от нейните компетентни органи или ведомства, налагащи таксите, на въздушните превозвачи на другата договаряща се страна за използване на летища, сигурност на въздухоплаването и свързани с тях съоръжения и услуги, с изключение на събраните мита за предоставянето на услугите, описани в параграф 5 от член 8 (Търговски възможности) от настоящото споразумение, са справедливи, разумни, не са несправедливо дискриминиращи, не дискриминират на базата на гражданството и са разпределени безпристрастно между категориите потребители. Без да се засяга член 15, параграф 1 (Управление на въздушното движение), тези такси могат да отразяват, но не и да превишават пълните разходи за налагащите такси компетентни органи или ведомства за предоставяне на подходящи летищни съоръжения и услуги и съоръжения и услуги за осигуряване на сигурност на въздухоплаването на летището или в рамките на летищната система. Тези такси могат да включват разумна възвръщаемост на активите след амортизация. Съоръженията и услугите, за които се налагат такси, се предоставят на принципа на ефективността и икономичността. Във всеки случай тези такси се определят за въздушните превозвачи на другата страна при условия, които са не по-малко благоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всеки друг въздушен превозвач в момента на налагането им.

4. Всяка договаряща се страна изисква органите или ведомствата, компетентни да налагат таксите на нейна територия, и въздушните превозвачи, които използват услугите и съоръженията, да провеждат консултации и да обменят информация, необходима за провеждане на точна проверка на разумността на потребителските такси в съответствие с принципите, залегнали в параграфи 2 и 3 от настоящия член. Всяка договаряща се страна гарантира, че компетентните органи и ведомства, налагащи таксите, уведомяват в разумен срок потребителите за всякакви предложения за промени в потребителските такси, с цел да позволят на потребителите да изразят мнението и да представят становищата си.

## **ЧЛЕН 11**

### **Тарифи за пътници и товари**

1. Договарящите се страни разрешават тарифите за пътници и товари да се определят свободно от въздушните превозвачи на договарящите се страни въз основа на свободна и справедлива конкуренция.

2. Всяка от договарящите се страни може да изисква на недискриминационна основа въздушните превозвачи на двете договарящи се страни да уведомяват нейните компетентни органи за предлаганите от тях тарифи за услуги, произлизащи от нейна територия, като това се извършва в опростен вид и служи само за информационни цели. Подобни уведомления не могат да се изискват от превозвача по-рано от първия ден на въвеждането на дадена въздухоплавателна тарифа или такса.

3. Компетентните органи на страните могат да организират дискусии относно, но не само, изискванията и процедурите за уведомяване за тарифи за пътници и товари, както и относно несправедливи, неприемливи, дискриминиращи или субсидирани тарифи.

## **ЧЛЕН 12**

### **Статистика**

1. Всяка договаряща се страна предоставя недискриминационно на другата договаряща се страна наличните статистически данни, свързани с извършените въздухоплавателни услуги в рамките на настоящото споразумение, които се изискват от националните закони и подзаконови актове на двете договарящи се страни и могат да бъдат основателно изискани.

2. Договарящите се страни си сътрудничат, по-специално в рамките на Съвместния комитет по член 21 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение, за улесняване на взаимния обмен на статистическа информация с цел наблюдение на развитието на въздухоплавателните услуги, извършвани по силата на настоящото споразумение.

## ДЯЛ II

### РЕГУЛАТОРНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

#### ЧЛЕН 13

##### Безопасност на въздухоплаването

1. Ако не е уговорено друго в преходните разпоредби, определени в приложение I към настоящото споразумение, договарящите се страни гарантират, че законодателството и подзаконовите им актове или приложимите им процедури осигуряват най-малко въвеждането и прилагането на регулаторните изисквания и норми в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II, част Б.

2. С цел предлагане на въздухоплавателните услуги, предвидени в споразумението, компетентните органи на договарящите се страни признават валидността на сертификатите за летателна годност, свидетелства за правоспособност и лицензи, издадени или признати за валидни от въздухоплавателните органи на другата договаряща се страна и все още в сила, при условие че условията, при които са издадени или признати за валидни тези сертификати, свидетелства и лицензи, са еквивалентни или превишават минималните норми, които могат да бъдат установени съгласно конвенцията. За целите на полети над тяхна територия компетентните органи могат обаче да откажат да признаят валидността на свидетелства за правоспособност и лицензи, издадени или признати за валидни в полза на техни собствени граждани от органите на другата страна.

3. Всяка от договарящите се страни може по всяко време да поиска консултации относно стандартите на безопасност, поддържани от другата договаряща се страна.

4. Договарящите се страни гарантират, че въздухоплавателно средство на договаряща се страна, за която има подозрения, че не спазва установените с конвенцията международни стандарти за безопасност на въздухоплаването, които кацат на летища, отворени за международно въздушно движение на територията на другата договаряща се страна, подлежат на наземни инспекции на борда и около въздухоплавателното средство от компетентните органи на другата договаряща се страна, за да се провери както валидността на документите на въздухоплавателното средство и на екипажа, така и видимото състояние на въздухоплавателното средство и неговото оборудване.

5. Компетентните органи на едната или другата договаряща се страна могат да предприемат всички целесъобразни и незабавни мерки, ако имат основателни причини да смятат, че:

а) въздухоплавателно средство, продукт или операция не отговарят на минималните стандарти, установени съгласно конвенцията или нормативните изисквания, посочени в част Б от приложение II, в зависимост от случая,

б) има сериозни опасения, че въздухоплавателно средство или операция може да не отговорят на минималните стандарти, установени съгласно конвенцията или нормативните изисквания, посочени в част Б от приложение II, в зависимост от случая, или

в) има сериозни опасения, че минималните стандарти, установени съгласно конвенцията или нормативните изисквания, посочени в част Б от приложение II на настоящото споразумение, може да не са в сила или правилно прилагани.

6. В случаите, в които компетентните органи на една от договарящите се страни предприемат действия по параграф 5, те своевременно уведомяват за това компетентните органи на другата договаряща се страна, като обосновават своите действия.

7. Всяко действие, предприемано от някоя от страните в съответствие с параграф 5 от настоящия член, се преустановява веднага след като отпадне основанието за предприемането на това действие.

8. В случаите, в които мерките, взети по силата на параграф 5, не са прекратени, дори когато основанието за тяхното вземане вече не съществува, всяка от договарящите се страни може да отнесе въпроса до Съвместния комитет.

## **ЧЛЕН 14**

### **Сигурност на въздухоплаването**

1. Ако не е уговорено друго в преходните разпоредби, определени в приложение I към настоящото споразумение, договарящите се страни гарантират, че тяхното законодателство, подзаконовни актове или приложими процедури осигуряват най-малко въвеждането и прилагането на нормативните изисквания и стандарти в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II, част В.

2. При пълно зачитане и взаимно признаване на суверенитета си договарящите се страни могат да приемат едно и повече от летищата им да бъдат посетени от другата договаряща се страна с оглед на прилаганите там мерки за сигурност на въздухоплаването. Договарящите се страни въвеждат необходимите механизми, за да осигурят обмена на информацията, свързана с резултатите от тези посещения.

3. Договарящите се страни препотвърждават своите взаимни задължения да осигуряват сигурността на гражданското въздухоплаване срещу актове на незаконна намеса, и по-специално задълженията по конвенцията, Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., Протокола за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., и Конвенцията за маркиране на

пластичните взривни вещества с цел тяхното откриване, подписана в Монреал на 1 март 1991 г., доколкото двете договарящи се страни са страни по тези конвенции, както и всички други конвенции и протоколи, свързани със сигурността на гражданското въздухоплаване, по които и двете договарящи се страни са страни.

4. При поискване договарящите се страни си оказват взаимно пълното необходимо съдействие за предотвратяване на действия за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства и други незаконни действия срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипаж, летища и въздухоплавателни съоръжения и услуги, и всяка друга заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване.

5. Във взаимоотношенията си договарящите се страни действат в съответствие със стандартите за сигурност на въздухоплаването и, доколкото ги прилагат, с препоръчителните практики, установени от ИКАО и посочени като приложения към Чикагската конвенция, доколкото тези разпоредби са приложими към договарящите се страни. Те изискват от операторите на въздухоплавателни средства, вписани в техните регистри, от операторите на въздухоплавателни средства, които имат основно място на дейност или постоянно местопребиваване на тяхна територия, и от летищните оператори на тяхна територия да действат в съответствие с такива разпоредби за сигурност на въздухоплаването.

6. Всяка договаряща се страна осигурява ефективното прилагане на своя територия на съответните мерки за защита на гражданското въздухоплаване от действия на незаконна намеса, в това число, но не само проверка на пътниците и техния ръчен багаж, проверка на регистрирания багаж, проверки за сигурност на други лица освен пътниците, включително екипажа, както и на пренасяните от тях предмети, проверки за сигурност на товари, поща и стоки, предназначени за полета и за летището, и контрол на достъпа до пистата и до зони с ограничен достъп. Тези мерки се приспособяват с оглед на по-добър отговор на нарастването на заплахите за сигурността на въздухоплаването. Всяка от договарящите се страни се съгласява, че от нейните въздушни превозвачи може да бъде поискано да спазват разпоредбите за сигурност на въздухоплаването, посочени в параграф 5 от настоящия член, както и други разпоредби за сигурност на въздухоплаването, изисквани от другата договаряща се страна, относно достъп до, отпътуване от или пребиваване на територията ѝ.

7. При пълно зачитане и взаимно признаване на суверенитета на другата договаряща се страна всяка договаряща се страна може да приема мерки за сигурност при влизане на нейна територия, както и спешни мерки с цел противопоставяне на специфична заплаха за сигурността, които трябва да бъдат незабавно съобщени на другата договаряща се страна. Всяка договаряща се страна се отзовава положително на всякакво искане от другата договаряща се страна за прилагане на разумни специални мерки за сигурност към определена заплаха, като първата договаряща се страна отчита вече приложените мерки за сигурност от другата договаряща се страна и изразената гледна точка от нея. Същевременно всяка договаряща се страна признава, че нищо в настоящия член не ограничава възможността на другата договаряща се страна да

откаже влизане на нейна територия на полет или полети, които тя счита за заплаха за сигурността ѝ. Освен когато при спешни случаи няма разумна възможност за това, всяка от договарящите се страни предварително информира другата договаряща се страна за всички специални мерки за сигурност, които възнамерява да въведе и които биха оказали значително финансово или оперативно въздействие върху въздухоплавателните услуги, предвидени в настоящото споразумение. Всяка от договарящите се страни може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет за обсъждане на такива мерки за сигурност, както е предвидено в член 21 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение.

8. В случай че възникне инцидент или заплаха от инцидент за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства или други незаконни действия срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипажи, летища или въздухоплавателни съоръжения, договарящите се страни си сътрудничат, като улесняват комуникациите и предприемат други целесъобразни мерки, предназначени за бързо и безопасно отстраняване на такъв инцидент или заплаха.

9. Всяка от договарящите се страни взема всички мерки, които намери за приложими, за да гарантира, че въздухоплавателно средство, намиращо се приземено на нейна територия, което е станало обект на незаконно завладяване или други действия на незаконна намеса, е задържано на земя, освен ако неговото отпътуване не е необходимо в името на първостепенното задължение да бъде защитен човешки живот. Доколкото е възможно, такива мерки се предприемат на основата на взаимни консултации.

10. Когато договаряща се страна има достатъчно основания да смята, че другата договаряща се страна се е отклонила от разпоредбите за сигурност на въздухоплаването по настоящия член, тя изисква незабавни консултации с другата договаряща се страна.

11. Без да се засягат разпоредбите на член 4 (Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение) от настоящото споразумение, непостигането на задоволително споразумение в срок от петнадесет (15) дни от датата на такова искане съставлява основание за отказ, отмяна, ограничаване или налагане на условия за действащите оперативни лицензи на един или повече въздушни превозвачи на тази договаряща се страна.

12. В случай на спешна и извънредна ситуация всяка договаряща се страна може да предприеме временни действия преди изтичането на срока от петнадесет (15) дни, предвиден в параграф 11 от настоящия член.

13. Всяко действие, предприето в съответствие с параграф 11 от настоящия член, се преустановява, когато другата страна изпълни разпоредбите на настоящия член.

## ЧЛЕН 15

## Управление на въздушното движение

1. Ако не е уговорено друго в преходните разпоредби, определени в приложение I към настоящото споразумение, договарящите се страни гарантират, че законодателството и подзаконовите им актове или приложимите им процедури осигуряват най-малко въвеждането и прилагането на нормативните изисквания и стандарти в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II, част Г към настоящото споразумение, а в областите, които не са уредени от законодателството на Европейския съюз, на процедурите на ИКАО за въздухоплавателните услуги при изложените по-долу условия.

2. Договарящите се страни се ангажират да си сътрудничат в максимална степен в областта на управлението на въздушното движение с цел разширяване на Единното европейско небе към Тунис, за да се повишат съществуващите стандарти на безопасност и цялостната ефективност на въздушното движение в Европа, да се оптимизират капацитетите и да се намалят закъсненията. За тази цел Тунис ще участва в Комитета за единно небе в качеството на наблюдател. Съвместният комитет е отговорен за наблюдението и подпомагането на сътрудничеството в областта на управлението на въздушното движение.

3. С оглед на постигането на целите за Единното европейско небе на своя територия:

а) Тунис ще предприеме необходимите мерки, за да приведе въздухоплавателните си услуги и институционални и надзорни структури за управление на въздушното движение в съответствие с Единното европейско небе именно с оглед на безопасността на въздухоплаването;

б) Тунис ще създаде по-специално съответни национални надзорни органи, които да са най-малкото функционално независими от доставчика/доставчиците на въздухоплавателни услуги;

в) Европейският съюз ще присъедини Тунис към съответните оперативни инициативи в областта на въздухоплавателните услуги, въздушното пространство и оперативната съвместимост, произтичащи от Единното европейско небе, по-специално посредством:

- i). сътрудничество с Тунис или включването му в усилията за създаване на функционален блок въздушно пространство;
- ii). участие във функциите на мрежата на Единното европейско небе, по-специално в обмена на данни, свързани с потоците на движение;
- iii). привеждане в съответствие с плановете за внедряване на SESAR;
- iv). укрепване на оперативната съвместимост; и

г) договарящите се страни си сътрудничат в областта на схемата за ефективност на Европейския съюз с оглед оптимизиране на цялостната ефективност на полетите, намаляване на разходите и повишаване на безопасността и капацитета на

съществуващите системи. Сътрудничеството се отнася по-специално до инструментите за наблюдение на показателите за ефективност и до използването на инструментите за управление и проектиране на въздушното пространство.

## **ЧЛЕН 16**

### **Опазване на околната среда**

1. Ако не е уговорено друго в преходните разпоредби, определени в приложение I към настоящото споразумение, договарящите се страни гарантират, че тяхното законодателство, подзаконови актове или приложими процедури осигуряват най-малко въвеждането и прилагането на нормативните изисквания и стандарти в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II, част Д.

2. Страните подкрепят необходимостта от защита на околната среда, като насърчават устойчивото развитие на въздухоплаването. Страните възнамеряват да полагат съвместни усилия за определяне на залозите, свързани с въздействието на въздухоплаването върху околната среда.

3. Договарящите се страни признават значимостта на съвместната работа за установяване и намаляване във възможно най-голяма степен на въздействието на въздухоплаването върху околната среда в съответствие с целите на настоящото споразумение.

4. Договарящите се страни признават значимостта на борбата с климатичните промени и следователно на борбата с емисиите на парникови газове, свързани с въздухоплаването както на национално, така и на международно ниво. Договарящите се страни са съгласни да засилят сътрудничеството по тези въпроси, включително и с помощта на съответните многостранни договори, по-специално чрез прилагането на основани на пазара глобални мерки, прието от 39-ата сесия на ИКАО, и използването на механизма за устойчиво развитие, залегнал в член 6.4 от Парижкото споразумение, прието по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, с цел разработване на основани на пазара международни глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове в сектора на въздухоплаването, както и всеки друг предвиден в член 6 аспект, представляващ особен интерес за емисиите от международното въздухоплаване.

5. Договарящите се страни се съгласяват да обменят информация и да поддържат редовен диалог между експерти с цел подобряване на сътрудничеството с оглед на ограничаването на влиянието на въздухоплаването върху околната среда, включително:

а) относно научноизследователската и развойна дейност за екологично чисти авиационни технологии;

б) относно нововъведенията в управлението на въздушното движение с цел намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда;

в) относно научноизследователската и развойна дейност за авиационни горива от устойчиви източници;

г) обмен на гледни точки по въпроси, отнасящи се до въздействието на въздухоплаването върху околната среда и намаляването на емисиите в сектора на въздухоплаването, имащи въздействие върху климата; и

д) относно заглушаването и наблюдението на шума с цел намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда.

6. В съответствие с правата и задължения си, произтичащи от поетите многостранни ангажменти по отношение на околната среда, договарящите се страни също се съгласяват да укрепват ефективно сътрудничеството, включително финансово и технологично, във връзка с мерките за намаляване на емисиите на парникови газове от международното въздухоплаване.

7. Договарящите се страни признават необходимостта да вземат подходящи мерки с цел предотвратяване или преодоляване на въздействието на въздушния транспорт върху околната среда, при условие че такива мерки напълно съответстват на техните права и задължения по международното право.

## **ЧЛЕН 17**

### **Отговорност на въздушните превозвачи**

Договарящите се страни препотвърждават задълженията си по силата на ратифицираните и от двете договарящи се страни международни конвенции.

## **ЧЛЕН 18**

### **Защита на потребителите**

Ако не е уговорено друго в преходните разпоредби, определени в приложение I към настоящото споразумение, договарящите се страни гарантират, че законодателството и подзаконовите им актове или приложимите им процедури осигуряват най-малко въвеждането и прилагането на нормативните изисквания и стандарти в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II, част E.

## **ЧЛЕН 19**

## **Социални аспекти**

1. Ако не е уговорено друго в преходните разпоредби, определени в приложение I към настоящото споразумение, договарящите се страни гарантират, че законодателството и подзаконовите им актове или приложимите им процедури осигуряват най-малко въвеждането и прилагането на нормативните изисквания и стандарти в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II, част Ж.
2. Страните признават, че е важно да се вземе предвид въздействието на настоящото споразумение върху работната сила, трудовата заетост и условията на труд. Страните се съгласяват да си сътрудничат по трудовоправни въпроси в обхвата на настоящото споразумение, по-специално относно въздействието му върху трудовата заетост, основните права в областта на труда, условията на труд, социалната закрила и социалния диалог.
3. Посредством законовите и подзаконовите си актове и практики договарящите се страни поддържат високи равнища на защита в трудовата и социалната област в сектора на гражданското въздухоплаване.
4. Страните отчитат важността на ползите, породени от значителните икономически печалби в резултат на съчетанието между отворените конкурентни пазари и високите стандарти на трудова заетост за работниците. Страните прилагат настоящото споразумение по начин, който допринася за високите стандарти на трудова заетост, независимо от собствеността или вида на засегнатите въздушни превозвачи, и гарантира, че правата и принципите, залегнали в законите им, не са накърнени, а са ефективно прилагани.
5. Договарящите се страни се съгласяват да насърчават и да прилагат ефективно в законодателствата и практиките си основните международно признати стандарти на труд, предвидени в основните конвенции на Международната организация по труда и ратифицирани от Тунис и от държавите членки на ЕС.
6. Договарящите се страни се съгласяват да насърчават и способстват за ефективното въвеждане и прилагане в националното им законодателство на други международно признати стандарти и споразумения в трудовата и социалната област, които са относими към сектора на гражданското въздухоплаване.
7. Всяка от договарящите се страни може да поиска заседание на Съвместния комитет, за да се занимае с трудовоправни въпроси, които счита за важни.

## **ДЯЛ III**

### **ИНСТИТУЦИОНАЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

#### **ЧЛЕН 20**

##### **Тълкуване и изпълнение**

1. Договарящите се страни предприемат всички подходящи мерки, било то общи или конкретни, за да обезпечат изпълнението на задълженията, произтичащи от настоящото споразумение, и се въздържат от каквито и да е мерки, които биха застрашили постигането на целите на споразумението.
2. Всяка от договарящите се страни носи отговорност на своя територия за правилното изпълнение на настоящото споразумение.
3. Всяка от договарящите се страни предоставя на другата страна цялата необходима информация и съдействие, в съответствие с действащите закони и подзаконови актове на засегнатата договаряща се страна, в случай на разследване на възможни нарушения, които тази страна провежда по силата на своите компетенции, съгласно предвиденото в настоящото споразумение.
4. Когато договарящите се страни предприемат действия съгласно правомощията, предоставени им от настоящото споразумение, относно въпроси, които представляват значителен интерес за другата договаряща се страна и които засягат органите или предприятията на другата договаряща се страна, компетентните органи на другата договаряща се страна получават пълна информация и възможността да изложат съображенията си преди вземането на окончателно решение.

## **ЧЛЕН 21**

### **Съвместен комитет**

1. Създава се комитет, съставен от представители на договарящите се страни (наричан по-долу „Съвместен комитет“), който отговаря за управлението на настоящото споразумение и гарантира неговото правилно прилагане. За тази цел той прави препоръки и взема решения в случаите, предвидени в настоящото споразумение.
2. Съвместният комитет работи и взема решения на основата на консенсуса. Приетите от Съвместния комитет решения са задължителни за договарящите се страни.
3. Съвместният комитет приема с решение свой собствен процедурен правилник.
4. Съвместният комитет провежда заседания, както и когато е необходимо, поне веднъж годишно. Всяка договаряща се страна може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет.
5. Всяка страна може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет с цел разрешаване на всички въпроси, свързани с тълкуването или прилагането на настоящото споразумение. Такова заседание започва на най-ранната възможна дата, но не по-късно от два (2) месеца от датата на получаване на искането, освен ако страните се договорят за друго.

6. За целите на правилното прилагане на настоящото споразумение договарящите се страни обменят информация и по молба на която и да е договаряща се страна провеждат консултации в рамките на Съвместния комитет.

7. Съвместният комитет утвърждава с решение извършената от Европейския съюз оценка на въвеждането и прилагането от Тунис на нормативните изисквания и стандарти на законодателството на Европейския съюз, посочени в точка 1 от приложение I към настоящото споразумение (преходни разпоредби).

8. Съвместният комитет разглежда въпросите, свързани с инвестициите във въздушните превозвачи на договарящите се страни и с промените в действителния контрол на въздушните превозвачи на договарящите се страни.

9. Съвместният комитет развива също така сътрудничеството по-специално, но не само, в следните области:

а) преглед на пазарните условия, които оказват въздействие върху въздухоплавателните услуги по настоящото споразумение;

б) ефективно решаване на въпросите, свързани с рутинната дейност и търговските възможности, предвидени в член 8 (Търговски възможности) от настоящото споразумение, които по-специално могат да възпрепятстват достъпа до пазара и гладкото предлагане на въздухоплавателните услуги, попадащи в обхвата на настоящото споразумение, като начин да се гарантира лоялна конкуренция, сближаване на нормативната уредба и ограничаване на контролната тежест (нормативните ограничения) върху извършването на въздухоплавателни услуги;

в) обмен на информация, включително относно промени в законите, подзаконовите актове и политиките на договарящите се страни, които могат да окажат въздействие върху въздухоплавателните услуги;

г) обсъждане на потенциалните области за по-нататъшно развитие на настоящото споразумение, включително препоръки за изменения в него, както и условия и процедури за присъединяване и на други страни към настоящото споразумение;

д) разглеждането на въпроси от общ характер, свързани с инвестициите, собствеността и контрола;

е) развиване на сътрудничество в областта на контрола и взаимно задължение за постигане на реципрочно признаване и сближаване на правилата и мерките;

ж) насърчаване на провеждането на консултации, когато е уместно, по въпроси на въздушния превоз, свързани с практиката на международните организации, с отношенията с трети държави и с многостранни споразумения, включително преценяване на възможността да се възприеме общ подход;

з) улесняване на обмена на статистическа информация между тях с цел наблюдение на развитието на въздухоплавателните услуги по настоящото споразумение; и

и) редовно разглеждане на социалните последици от настоящото споразумение във връзка с начина му на прилагане и изготвяне на подходящи действия в отговор на опасения, за които бъде установено, че са основателни.

10. Ако Съвместният комитет не вземе решение по отнесен до него въпрос в срок от шест (6) месеца от датата на отнасяне, договарящите се страни имат право да предприемат временни предпазни мерки съгласно член 23 (Предпазни мерки) от настоящото споразумение.

11. Настоящото споразумение не изключва сътрудничество и дискусии между компетентните органи на договарящите се страни извън Съвместния комитет, включително в областта на сигурността, безопасността, околната среда, управлението на въздушното движение, летищната инфраструктура, конкуренцията и защитата на потребителите. Страните уведомяват Съвместния комитет за резултата от подобно сътрудничество и дискусии, който може да окаже въздействие върху прилагането на настоящото споразумение.

## **ЧЛЕН 22**

### **Уреждане на спорове и арбитраж**

1. Всички спорове във връзка с прилагането или тълкуването на настоящото споразумение, освен въпросите, попадащи в обхвата на член 7 (Лоялна конкуренция) от настоящото споразумение, които не са разрешени чрез заседание на съвместния комитет, могат със съгласието на договарящите се страни да бъдат отнесени за решаване до дадено лице или орган. В случай че договарящите се страни не постигнат съгласие, по искане на всяка от тях спорът се предава на арбитраж в съответствие с процедурите, предвидени в настоящия член.

2. Искането за арбитраж се отправя писмено до другата договаряща се страна. Подалата жалба договаряща се страна посочва в молбата си разглежданата мярка и обяснява причините, поради които тя е несъвместима с разпоредбите на настоящото споразумение, в достатъчна степен, за да изложи ясно правното основание на жалбата.

3. Освен ако договарящите се страни не се споразумеят за друго, арбитражът се извършва от съд, състоящ се от трима арбитри, чийто състав се определя, както следва:

а) в срок от двадесет (20) дни от датата на получаване на искане за арбитраж всяка от договарящите се страни определя арбитър. В срок от тридесет (30) дни от определянето на двамата арбитри, двамата арбитри определят с всеобщо съгласие трети арбитър, който изпълнява функцията на председател на арбитражния съд;

б) ако договаряща се страна не успее да назначи арбитър или ако третият арбитър не е определен в съответствие с буква а) от настоящия параграф, всяка от договарящите се страни може да поиска от председателя на Съвета на ИКАО да определи арбитър или арбитри, според конкретния случай, в срок от тридесет (30) дни от получаването на

това искане. В случай че председателят на Съвета на ИКАО е гражданин на Тунис или на държава членка, това назначение се извършва от най-старшият заместник-председател на този Съвет, за който не е поискан отвод на това основание.

4. Арбитражният съд се счита за сформиран на датата, на която последният от тримата арбитри приеме назначението си.

5. По искане на една от договарящите се страни, арбитражният съд се произнася в срок от десет (10) дни от съставянето си относно спешния характер на делото.

6. По искане на една от договарящите се страни арбитражният съд може да разпореди на другата страна по спора да въведе временни помощни мерки до получаване на окончателното му решение.

7. Арбитражният съд представя на договарящите се междинен доклад, съдържащ неговите констатации, приложимостта на съответните разпоредби и обосновката за всички направени в него констатации и препоръки, не по-късно от деветдесет (90) дни от датата на сформирването си. Ако прецени, че този краен срок не може да бъде спазен, председателят на арбитражния съд уведомява писмено договарящите се страни, като уточнява причините за закъснението и датата, на която съдът предвижда да връчи междинния си доклад. При никакви обстоятелства оповестяването на междинния доклад не може да отнеме повече от сто и двадесет (120) дни от датата на сформирването на съда.

8. В рамките на четиринадесет (14) дни от оповестяването му всяка договаряща се страна може да отправи писмено искане до арбитражния съд за преразглеждане на конкретни аспекти от междинния доклад.

9. При спешни случаи арбитражният съд прави всичко необходимо, за да оповести междинния си доклад в рамките на четиридесет и пет (45) дни и във всички случаи най-късно шестдесет (60) дни от датата на сформирването си. В рамките на седем (7) дни от оповестяването му всяка договаряща се страна може да отправи писмено искане до арбитражния съд за преразглеждане на конкретни аспекти от междинния доклад.

10. След разглеждането на всяко направено съображение от договарящите се страни по отношение на междинния доклад, арбитражният съд може да измени доклада си и да направи всяка друга проверка, която счита за необходима. Констатациите от окончателното му решение включват достатъчен анализ на изложените доводи по време на фазата на междинното преразглеждане и отговарят ясно на въпросите и на съображенията на договарящите се страни.

11. Арбитражният съд представя окончателното си решение на договарящите се страни в срок от сто и двадесет (120) дни от датата на сформирването си. Ако прецени, че този краен срок не може да бъде спазен, председателят на арбитражния съд уведомява писмено договарящите се страни, като уточнява причините за закъснението и датата, на която съдът предвижда да оповести окончателното си решение. При

никакви обстоятелства оповестяването на окончателното решение не може да отнеме повече от сто и петдесет (150) дни от датата на сформиранието на арбитражния съд.

12. При спешни случаи арбитражният съд полага усилия да оповести окончателното си решение в срок от шестдесет (60) дни от датата на сформиранието си. Ако прецени, че този краен срок не може да бъде спазен, председателят на съда уведомява писмено договарящите се страни, като уточнява причините за закъснението и датата, на която съдът предвижда да оповести окончателното си решение. При никакви обстоятелства постановяването на окончателното решение не може да отнеме повече от седемдесет и пет (75) дни от датата на сформиранието на арбитражния съд.

13. Договарящите се страни могат да подадат искане за разяснение на окончателното решение в срок от десет (10) дни от оповестяването му; Тези разяснения се предоставят в срок от петнадесет (15) дни от получаването на искането.

14. Ако арбитражният съд счете, че настоящото споразумение е нарушено и че договарящата се страна ответник не изпълнява окончателното му решение или не може да се споразумее с другата договаряща се страна относно взаимно приемливо решение в срок от четиридесет (40) дни от оповестяването на окончателното решение на съда, другата договаряща се страна може да спре прилагането на съпоставими ползи, произтичащи от настоящото споразумение, или може да спре частично или при необходимост напълно прилагането на настоящото споразумение, докато договарящата се страна ответник не се съобрази с окончателното решение на съда или докато договарящите се страни не постигнат съгласие по взаимно приемливо решение.

## **ЧЛЕН 23**

### **Предпазни мерки**

1. Ако някоя от договарящите се страни счита, че другата договаряща се страна не е изпълнила задължение, произтичащо от настоящото споразумение, тя може да предприеме подходящи мерки. Обхватът и продължителността на предпазните мерки се ограничават до това, което е строго необходимо за уреждане на ситуацията или запазване на равновесието на настоящото споразумение. Приоритет се дава на мерки, които най-малко биха нарушили функционирането на настоящото споразумение.

2. Договаряща се страна, която възнамерява да предприеме предпазни мерки, уведомява другите страни посредством Съвместния комитет и предоставя цялата съответна информация.

3. Договарящите се страни незабавно започват консултации в рамките на Съвместния комитет с цел постигане на взаимно приемливо решение.

4. Без да се засягат член 3 (Оперативен лиценз), параграф 1, буква в) и член 4 (Отказ, отмяна, временно прекратяване или ограничаване на разрешение), параграф 1, буква г) от настоящото споразумение, съответната договаряща се страна не предприема

предпазни мерки до един месец, считано от датата на уведомяването съгласно параграф 2, освен ако процедурата за консултации по параграф 3 не е приключила преди изтичане на посочения срок.

5. Съответната договаряща се страна уведомява своевременно Съвместния комитет за предприетите мерки и предоставя цялата полезна информация.

6. Всяко действие, предприето съгласно условията на настоящия член, се преустановява, когато неизправната страна изпълни разпоредбите на настоящото споразумение.

## **ЧЛЕН 24**

### **Връзка с други споразумения**

1. Настоящото споразумение има предимство пред съответните разпоредби на съществуващи споразумения и спогодби между договарящите се страни, действащи при \_\_\_\_\_ подписването \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ настоящото споразумение при предвидените условия в параграф 2 от настоящия член.

2. При условие че няма дискриминиращо отношение към въздушни превозвачи на държави членки на Европейския съюз въз основа на националност:

а) съществуващите права за превоз и по-благоприятните разпоредби или отношения, свързани със собственост, търговски права, капацитет, честоти, тип на въздухоплавателно средство или смяна на въздухоплавателно средство, съвместно използване на кодове и цени съгласно действащите в момента на подписването на настоящото споразумение споразумения или спогодби между договарящите се страни, които не са включени в настоящото споразумение или са по-благоприятни или предоставят по-голяма свобода на въздушните превозвачи, попадащи в обхвата на настоящото споразумение, могат да продължат да се упражняват.

б) спор между договарящите се страни дали разпоредбите или отношенията по силата на споразуменията и спогодбите между договарящите се страни са по-благоприятни или по-гъвкави ще се урежда в рамките на механизма за уреждане на спорове, предвиден в член 22 (Уреждане на спорове и арбитраж). Спорове как да се определи отношението между противоречащи си разпоредби или отношения ще се уреждат по същия начин в рамките на механизма за уреждане на спорове, предвиден в член 22.

3. Ако договарящите се страни станат страни по многостранно споразумение или одобрят решение, прието от ИКАО или друга международна организация, която разглежда въпроси, обхванати от настоящото споразумение, те се консултират своевременно в Съвместния комитет съгласно член 21 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение, за да установят дали настоящото споразумение следва да бъде преразгледано предвид тези обстоятелства.

## **ЧЛЕН 25**

### **Регионален диалог**

Договарящите се страни се ангажират да водят непрестанен диалог, който да осигури съответствие на настоящото споразумение с процеса от Барселона, и да преследват като обща крайна цел създаването на общо евро-средиземноморско въздушно пространство. Следователно възможностите за взаимно съгласувани изменения, с които да се вземат предвид подобни евро-средиземноморски споразумения в областта на въздухоплаването, ще се разглеждат в рамките на Съвместния комитет в съответствие с член 21, параграф 9 (Съвместен комитет).

## **ЧЛЕН 26**

### **Изменения**

1. Ако договаряща се страна желае изменение на разпоредбите на настоящото споразумение, тя уведомява Съвместния комитет.
2. Всички изменения на настоящото споразумение могат да бъдат определени съвместно от двете страни след консултации, проведени в съответствие с член 21 (Съвместен комитет) от настоящото споразумение. Измененията влизат в сила съгласно разпоредбите на член 30 (Влизане в сила) от настоящото споразумение.
3. По предложение на една от договарящите се страни и в съответствие с настоящия член Съвместният комитет може да вземе решение за изменение на приложенията към настоящото споразумение.
4. Настоящото споразумение не засяга правото на всяка от страните, при условие че се спазва принципът на недискриминация и разпоредбите на настоящото споразумение, едностранно да приема ново законодателство или да изменя своето действащо законодателство в областта на въздушния транспорт или в свързана с него област, посочена в приложение II към настоящото споразумение.
5. Ако някоя от договарящите се страни възнамерява да приеме ново законодателство или изменение на действащото законодателство в областта на въздушния транспорт или в свързана с него област, посочена в приложение II към споразумението, въпросната страна уведомява другата договаряща се страна, ако е необходимо или възможно. По искане на всяка от договарящите се страни Съвместният комитет провежда обмен на мнения.
6. Веднага след приемането от някоя от договарящите се страни на ново законодателство или на изменение на законодателството в областта на въздушния транспорт или в свързана с него област, посочена в приложение II, което може да се отрази на нормалното прилагане на настоящото споразумение, въпросната страна

уведомява другата договаряща се страна в срок до тридесет (30) дни след приемането му. По искане на всяка от договарящите се страни Съвместният комитет провежда обмен на мнения в рамките на следващите шестдесет (60) дни относно последиците от новото или измененото законодателство върху нормалното прилагане на настоящото споразумение.

7. След обмена на мнения, посочен в параграф 6 по-горе, Съвместният комитет:

а) приема решение за преразглеждане на приложение II към настоящото споразумение, така че то да включи, при необходимост и въз основа на взаимност, съответното ново законодателство или изменения;

б) приема решение, с което се постановява, че съответното ново законодателство или изменения са в съответствие с настоящото споразумение; или

в) препоръчва приемането на всякакви други мерки в рамките на разумен период от време с цел опазване на нормалното прилагане на настоящото споразумение.

## **ЧЛЕН 27**

### **Прекратяване**

Всяка договаряща се страна може по всяко време да даде писмено известие на другата договаряща се страна по дипломатически път за решението си да прекрати настоящото споразумение. Такова известие се изпраща едновременно на ИКАО и на секретариата на Организацията на обединените нации. Настоящото споразумение се прекратява в полунощ по Гринуич (GMT) в края на летателния сезон на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), който е в сила една година след датата на писменото предизвестие за прекратяване, освен ако известието за прекратяване не бъде оттеглено по взаимно съгласие между страните преди изтичането на този срок.

## **ЧЛЕН 28**

### **Регистрация на споразумението**

След влизането му в сила настоящото споразумение и всички негови изменения се регистрират в Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 83 от конвенцията и в Секретариата на ООН в съответствие с член 102 от Устава на Организацията на обединените нации.

## **ЧЛЕН 29**

### **Присъединяване на други държави членки на Европейския съюз**

1. Споразумението може да бъде открито за присъединяване на държави, станали членки на Европейския съюз след датата на подписване на споразумението.

2. Присъединяването на държава членка на Европейския съюз към настоящото споразумение се извършва чрез подаване на акт за присъединяване до генералния секретариат на Съвета на Европейския съюз, който уведомява страните и Европейската комисия за подаването на акт за присъединяване и за датата на подаване. Присъединяването влиза в сила 30 дни след датата на подаване на акта за присъединяване.

3. Параграфи 1 и 2 от член 24 от настоящото споразумение се прилагат *mutatis mutandis* към съществуващите споразумения и спогодби, които са действащи към момента на присъединяването на държава членка на Европейския съюз.

## **ЧЛЕН 30**

### **Влизане в сила**

Настоящото споразумение влиза в сила един месец след датата на последната нота при размяната на дипломатически ноти между страните, потвърждаващи, че всички необходими процедури за влизане в сила на настоящото споразумение са изпълнени. За целите на тази размяна Тунис връчва на генералния секретариат на Съвета на Европейския съюз своята дипломатическа нота до Европейския съюз и неговите държави членки, а генералният секретариат на Съвета на Европейския съюз връчва на Тунис дипломатическата нота от Европейския съюз и неговите държави членки. Дипломатическата нота от Европейския съюз и неговите държави членки съдържат съобщение от всяка държава членка, потвърждаващо, че всички необходими процедури за влизане в сила на настоящото споразумение са изпълнени.

В потвърждение на което долуподписаните надлежно упълномощени лица подписаха настоящото споразумение.

Съставено в [...] на [...] г., в два екземпляра на английски, арабски, български, гръцки, датски, естонски, ирландски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, хърватски, чешки и шведски език, като всеки текст е еднакво автентичен.

За Република Тунис

За Европейския съюз

За Кралство Белгия

За Република България

За Чешката република

За Кралство Дания

За Федерална република Германия  
За Република Естония  
За Ирландия  
За Република Гърция  
За Кралство Испания  
За Френската република  
За Република Хърватия  
За Италианската република  
За Република Кипър  
За Република Латвия  
За Република Литва  
За Великото Херцогство Люксембург,  
За Унгария  
За Малта  
За Кралство Нидерландия,  
За Република Австрия  
За Република Полша  
За Португалската република  
За Румъния  
За Република Словения  
За Словашката република  
За Република Финландия  
За Кралство Швеция

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Въвеждането и прилагането от Тунис на нормативните изисквания и стандарти на законодателството на Европейския съюз в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II към настоящото споразумение, подлежат на оценка, за която отговаря Европейският съюз и която подлежи на одобрение от Съвместния комитет. Оценката следва да бъде извършена най-късно две (2) години след влизането в сила на споразумението.
  2. Постепенният напредък на Тунис във въвеждането на нормативните изисквания и стандарти на законодателството на Европейския съюз в областта на въздушния превоз, предвидени в приложение II към настоящото споразумение, може да бъде обект на периодична оценка. Оценките се извършват от Европейската комисия в сътрудничество с Тунис.
  3. Въвеждането и прилагането от Тунис на нормативните изисквания и стандарти на законодателството на Европейския съюз в областта на въздухоплавателната сигурност подлежат на оценка, за която отговаря Европейският съюз и която подлежи на одобрение от Съвместния комитет. Оценката следва да бъде извършена най-късно три (3) години след влизането в сила на настоящото споразумение.
  4. Разпоредбите на параграф 6 (Субсидии и държавни помощи) от член 7 (Лоялна конкуренция) се прилагат три (3) години след датата на подписване на настоящото споразумение.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ Ia

### Преходни разпоредби, отнасящи се до международното летище Тунис-Картаген

Независимо от разпоредбите на член 2, параграф 3, буква в) от споразумението, международното летище Тунис-Картаген попада в обхвата на следните преходни разпоредби за период от пет години от датата на подписване на това споразумение и единствено за договорените услуги за превоз на пътници или комбинирани такива:

1. При наличието на действащо двустранно споразумение между Тунис и държава членка на ЕС определянето и правата за трафик по 3-та и 4-та свобода от и към международното летище Тунис-Картаген се предоставят съгласно посочените двустранни споразумения, независимо от обслужвания брой полети:
  - на въздушните превозвачи на Тунис, които притежават валиден оперативен лиценз, и
  - на въздушните превозвачи на Европейския съюз, които притежават валиден оперативен лиценз, издаден от държавата членка на Европейския съюз, от която или за която е полетът.
2. Режимите на единично определяне, предвидени в съществуващите двустранни споразумения между Тунис и държавите членки, се превръщат в режими на двустранно определяне.
3. По отношение на съществуващите двустранни споразумения, съдържащи клауза от споразумение „Бермудски тип“, се прилага параграф 1, а когато обслужваните полети са по-малко от десет (10) на брой към датата на подписването на споразумението, броят на обслужваните седмично полети ще бъде определен на 10, освен ако договарящите се страни не вземат решение за по-висок брой в съответствие с двустранните им споразумения.
4. За държавите членки, с които Тунис няма двустранно споразумение в областта на въздухоплаването, или когато съществуващото споразумение в областта на въздухоплаването предвижда по-малко от 10 обслужвани полета към и от международното летище Тунис-Картаген, броят на обслужваните полети седмично от и към това летище ще бъде 10, при режим на двустранно определяне за въздушните превозвачи на Тунис, които притежават валиден оперативен лиценз, и на Европейския съюз, които притежават валиден оперативен лиценз, издаден от държавата членка на Европейския съюз, от която или за която е полетът.

5. Обслужваните полети, предвидени в горните параграфи на настоящото приложение, ще бъдат увеличени с 10 % годишно една година след подписването на споразумението.
6. Договарящите се страни обсъждат своевременно в рамките на Съвместния комитет всеки въпрос, свързан с тълкуването и прилагането на това приложение.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

(подлежи на периодична актуализация)

### СПИСЪК НА ПРАВИЛАТА В ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Тунизийската страна гарантира, че нормативните изисквания и стандарти, включени в приложимите разпоредби на следните посочени актове, са въведени и се прилагат в законодателството, подзаконовите актове или приложимите процедури в Тунис съгласно настоящото споразумение. Тунизийската страна гарантира, че конкретно адаптиране за всеки отделен нормативен акт при необходимост се въвежда в законодателството, подзаконовите актове или приложимите процедури в Тунис.

#### **А. ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯТА В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО И ДРУГИ ПРАВИЛА, ПРИЛОЖИМИ В ОБЛАСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

№ 1008/2008

Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността  
Приложими разпоредби: членове 2, 5, 7, 11, 23(1), 24 и приложение I

№ 785/2004

Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 285/2010 на Комисията  
Приложими разпоредби: членове 1—8

№ 2009/12

Директива на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси  
Приложими разпоредби: членове 1—11

№ 96/67

Директива на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността  
Приложими разпоредби: членове 1—9, 11—21 и приложение  
Във връзка с прилагането на член 20, параграф 2 терминът „Комисията“ да се чете „Съвместният комитет“.

#### **Б. БЕЗОПАСНОСТ НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО**

**Безопасност на гражданското въздухоплаване и основен регламент за ЕААБ**

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

- Регламент (ЕО) № 690/2009 на Комисията
- Регламент (ЕО) № 1108/2009,  
Приложими разпоредби: членове 1—3 (само първи параграф) и приложение
- Регламент (ЕС) № 6/2013
- Регламент (ЕО) № 4/2016

Приложими разпоредби: членове 1—16, приложения I—Vб.

### **въздушни операции**

№ 965/2012

Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, **изменен с**:

- Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г.,
- Регламент (ЕС) № 71/2014 на Комисията от 27 януари 2014 г.,
- Регламент (ЕС) № 83/2014 на Комисията от 29 януари 2014 г.,
- Регламент (ЕС) № 379/2014 на Комисията от 07 април 2014 г.,
- Регламент (ЕС) № 2015/140 на Комисията от 29 януари 2015 г.,
- Регламент (ЕС) № 2015/1329 на Комисията от 31 юли 2015 г.,
- Регламент (ЕС) № 2015/640 на Комисията от 23 април 2015 г.,
- Регламент (ЕС) № 2015/2338 на Комисията от 11 декември 2015 г.,
- Регламент (ЕС) № 2016/1199
- Регламент (ЕС) № 2017/363

Приложими разпоредби: членове 1—9а, приложения I—VIII.

№ 1332/2011

Регламент (ЕС) № 1332/2011 на Комисията от 16 декември 2011 г. относно

установяване на общи изисквания за използване на въздушното пространство и работни процедури за избягване на опасни сбlijения във въздуха, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 2016/583 на Комисията от 15 април 2016 г.,

Приложими разпоредби: членове 1—5, приложение

### **Екипажи на въздухоплавателни средства**

№ 1178/2011

Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 290/2012 на Комисията от 30 март 2012 г.,
- Регламент (ЕС) № 70/2014 на Комисията от 27 януари 2014 г.,
- Регламент (ЕС) № 245/2014 на Комисията от 13 март 2014 г.,
- Регламент (ЕС) № 2015/445 на Комисията от 17 март 2015 г.,
- Регламент (ЕС) № 2016/539 на Комисията от 6 април 2016 г.,

Приложими разпоредби: членове 1—11, приложения I—IV.

### **Разследването на произшествия**

№ 996/2010

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

- Регламент (ЕС) № 376/2014 на Съвета от 3 април 2014 г.,

Приложими разпоредби: членове 1—23 с изключение на член 7, параграф 4 и на член 19 (отменен с Регламент (ЕС) № 376/2014)

№ 2012/780

Решение на Комисията от 5 декември 2012 г. за правата на достъп до централния европейски регистър на препоръки за безопасност и отговорите на тях, създаден по силата на член 18, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО.

Приложими разпоредби: членове 1—5.

### **Начална летателна годност**

№ 748/2012

Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 7/2013 на Комисията от 08 януари 2013 г.,
- Регламент (ЕС) № 69/2014 на Комисията от 27 януари 2014 г.,
- Регламент (ЕС) № 2015/1039 на Комисията от 30 юни 2015 г.,
- Регламент (ЕС) № 2016/15 на Комисията

Приложими разпоредби: членове 1—10, приложение I.

### **Поддържане на летателната годност**

№ 1321/2014

Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) 2015/1088 от 3 юли 2015 г. на Комисията за изменение на Регламент (ЕС) № 1321/2014 във връзка с облекчения в процедурите за техническо обслужване на въздухоплавателни средства на авиацията с общо предназначение,
  - Регламент (ЕС) 2015/1536 на Комисията от 16 септември 2015 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1321/2014 по отношение на съгласуването на правилата за поддържане на летателната годност с Регламент (ЕО) № 216/2008, задачите от критично значение за техническото обслужване и контрола върху поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства
- Регламент (ЕС) № 2017/334 на Комисията

Приложими разпоредби: членове 1—6, приложения I—IV.

### **Допълнителни спецификации за летателна годност**

№ 2015/640

Регламент на Комисията от 23 април 2015 г. относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012

### **Летища**

№ 139/2014

Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 г. за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета.

Приложими разпоредби: членове 1—10, приложения I—IV

## **Управление на въздушното движение / Въздухоплавателни услуги**

№ 2015/340

Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка със свидетелствата за правоспособност и други свидетелства и сертификати на ръководители на полети съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕС) № 805/2011 на Комисията.

Приложими разпоредби: членове 1—10, приложения I—IV.

№ 373/2017

Регламент за изпълнение (ЕС) 373/2017 на Комисията от 1 март 2017 г. за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011

## **Докладване на събития**

№ 376/2014

Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията

Приложими разпоредби: членове 1—7; член 9, параграф 3; член 10, параграфи 2—4; член 11, параграфи 1—7; член 13 с изключение на параграф 9; членове 14—16; член 21 - приложения I—III.

№ 2015/1018

Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 г. за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета

Приложими разпоредби: член 1, приложения I—V.

## **Европейски списък за сигурността на въздухоплаването на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността**

№ 474/2006

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

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

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 2016/963 на Комисията от 16 юни 2016 г.

**Технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване**

№ 3922/91

Регламент (ЕИО) 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване, **изменен с:**

- Регламент (ЕО) № 1899/2006 на Европейския парламент и Съвета от 12 декември 2006 г.,
- Регламент (ЕО) № 1900/2006 на Европейския парламент и Съвета от 20 декември 2006 г.,
- Регламент (ЕС) № 8/2008 на Комисията от 11 декември 2007 г.,
- Регламент (ЕС) № 859/2008 на Комисията от 20 август 2008 г.,

Приложими разпоредби: членове 1—10, с изключение на член 4, параграф 1, член 8, параграф 2, (второ изречение), членове 12—13, приложения I—III.

## **В. СИГУРНОСТ НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО**

№ 300/2008

Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002.

Приложими разпоредби: членове 1—15, 18—21 и приложение.

№ 272/2009

Регламент (ЕО) № 272/2009 на Комисията от 2 април 2009 г. за допълване на общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване, предвидени в приложението към Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 297/2010 на Комисията от 9 април 2010 г.,
- Регламент (ЕС) № 720/2011 на Комисията от 22 юли 2011 г.,
- Регламент (ЕС) № 1141/2011 на Комисията от 10 ноември 2011 г.,
- Регламент (ЕС) № 245/2013 на Комисията от 19 март 2013 г.

№ 1254/2009

Регламент (ЕС) № 1254/2009 на Комисията от 18 декември 2009 г. за определяне на критерии, позволяващи на държавите членки да ползват дерогация от общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване, както и да приемат алтернативни мерки за сигурност, **изменен с**  
Регламент (ЕС) № 2096/2016 на Комисията

№ 18/2010

Регламент (ЕС) № 18/2010 на Комисията от 8 януари 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на спецификациите за национални програми за контрол на качеството в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване  
Приложими разпоредби: изцяло.

№ 2015/1998

Регламент (ЕС) № 2015/1998 на Комисията от 5 ноември 2015 г. за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването, **изменен с**:

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/2426 на Комисията от 18 декември 2015 г.  
Приложими разпоредби: изцяло, включително и приложението.

## **Г. УПРАВЛЕНИЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ**

№ 549/2004

Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (Рамков регламент), **изменен с**:

- Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и Съвета от 21 октомври 2009 г.. Приложими разпоредби: членове 1—5, с изключение на член 1, параграф 4  
Приложими разпоредби: членове 1—4, 6—9 и 13.

№ 550/2004

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

- Регламент (ЕС) № 1070/2009  
Приложими разпоредби: членове 1—18, приложение I

№ 551/2004

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

- Регламент (ЕС) № 1070/2009  
Приложими разпоредби: членове 1—9

№ 552/2004

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

- Регламент (ЕС) № 1070/2009

Приложими разпоредби: членове 1—10, приложения I—V

### **Схема за ефективност и таксуване**

№ 390/2013

Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции

№ 391/2013

Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване

### **Мрежови функции**

№ 677/2011

Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията от 7 юли 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010, **изменен с:**

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 970/2014 на Комисията от 12 септември 2014 г.,

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 373/2017

Приложими разпоредби: членове 1—25 и приложения

№ 255/2010

Регламент (ЕС) № 255/2010 на Комисията от 25 март 2010 г. за определяне на общи правила за управление на потоците въздушно движение, **изменен с:**

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г.,

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1006 на Комисията от 22 юни 2016 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 255/2010 по отношение на разпоредбите на ИКАО, посочени в член 3, параграф 1.

Приложими разпоредби: членове 1—15 и приложение

C(2011)4130

Решение на Комисията от 7 юли 2011 г. за определяне на управителен орган на мрежата за мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) на Единното европейско небе.

### **Блокове въздушно пространство**

№ 176/2011

Регламент (ЕС) № 176/2011 на Комисията от 24 февруари 2011 г. относно информацията, която се предоставя преди създаването и изменението на функционални блокове въздушно пространство.

**Оперативната съвместимост**

№ 1032/2006

Регламент (ЕО) № 1032/2006 на Комисията от 6 юли 2006 г. за определяне на изискванията за автоматичните системи за обмен на полетна информация за целите на нотифицирането, координирането и трансфера на полети между единиците за контрол на въздушното движение, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 30/2009 на Комисията от 16 януари 2009 г.  
Приложими разпоредби: членове 1—9, приложения I—V

№ 1033/2006

Регламент (ЕО) № 1033/2006 на Комисията от 4 юли 2006 г. за определяне на изискванията за процедурите за полетни планове в предполетната фаза за единното европейско небе, **изменен с:**

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 929/2010,
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г.,
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 428/2013 на Комисията от 8 май 2013 г.,
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 2120/2016.

Приложими разпоредби: членове 1—5, приложение

№ 633/2007

Регламент (ЕО) № 633/2007 на Комисията от 7 юни 2007 г. за определяне на изискванията към прилагането на протокол за предаване на полетна информация, използван за целите на нотифицирането, координирането и трансфера на полети между единиците за контрол на въздушното движение, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 283/2011 на Комисията от 22 март 2011 г.  
Приложими разпоредби: членове 1—6, приложения I—IV.

№ 29/2009

Регламент (ЕО) № 29/2009 на Комисията от 16 януари 2009 г. за определяне на изисквания за услугите по осъществяване на линия за предаване на данни за Единното европейско небе, **изменен с:**

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/310 на Комисията от 26 февруари 2015 г.  
Приложими разпоредби: членове 1—14, приложения I—III

№ 262/2009

Регламент (ЕО) № 262/2009 на Комисията от 30 март 2009 г. за определяне на изисквания за координираното разпределение и използване на кодове за запитване в

режим S за Единното европейско небе, изменен с:

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 2345/2016 от 14 декември 2016 г.

Приложими разпоредби: членове 1—12, приложения I—VI

№ 73/2010

Регламент (ЕС) № 73/2010 на Комисията от 26 януари 2010 г. за определяне на изисквания относно качеството на аеронавигационните данни и аеронавигационната информация за единното европейско небе, **изменен с:**

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 1029/2014 на Комисията от 26 септември 2014 г.,  
Приложими разпоредби: членове 1—13, приложения I—X

№ 1206/2011

Регламент за изпълнение (ЕС) № 1206/2011 на Комисията от 22 ноември 2011 г. за определяне на изисквания за идентификация на въздухоплавателните средства с цел наблюдение в рамките на системата Единно европейско небе  
Приложими разпоредби: членове 1—11, приложения I—VII

№ 1207/2011

Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 на Комисията от 22 ноември 2011 г. за определяне на изисквания относно функционирането и оперативната съвместимост на наблюдението в рамките на системата Единно европейско небе, **изменен с:**

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 1028/2014 на Комисията от 26 септември 2014 г.,  
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 386/2017.

Приложими разпоредби: членове 1—14, приложения I—IX

№ 1079/2012

Регламент за изпълнение (ЕС) № 1079/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. за определяне на изисквания за честотно отстояние между гласовите канали за Единното европейско небе, **изменен с:**

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 657/2013 на Комисията от 10 юли 2013 г.,  
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 2345/2016.

Приложими разпоредби: членове 1—14, приложения I—V.

### **SESAR**

№ 219/2007

Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR), **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 1361/2008 на Съвета от 16 декември 2008 г.,  
- Регламент (ЕС) № 721/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г.

Приложими разпоредби: Член 1, параграфи 1—2, член 1, параграф 5—7, членове 2, 3,

член 4, параграф 1, приложение

№ 409/2013

Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за определянето на съвместни проекти, изграждането на структури за управление и определянето на стимули в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение  
Приложими разпоредби: членове 1—15

№ 716/2014

Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията от 27 юни 2014 г. за установяването на пилотния съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение.

### **Въздушното пространство**

№ 2150/2005

Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията от 23 декември 2005 г. за установяване на общи правила за гъвкаво използване на въздушното пространство.  
Приложими разпоредби: членове 1—9, приложение

№ 923/2012

Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010, **изменен с:**

- Регламент (ЕС) № 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 г.
- Регламент (ЕС) № 2016/1185 на Комисията

Приложими разпоредби: членове 1—10, приложение, включително и допълненията

## **Д. ОКОЛНА СРЕДА И ШУМ**

№ 2002/49

Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда; изменена с Регламент 1137/2008 и Директива 2015/996

Приложими разпоредби: членове 1—12, приложения I—VI

№ 2003/96

Директива на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно реструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията  
Приложими разпоредби: член 14, параграф 1, буква б), член 14, параграф 2

№ 2006/93

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

Приложими разпоредби: членове 1—5, приложения I и II

№ 598/2014

Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО

Приложими разпоредби: членове 1—10, приложения I и II

## **Е. ЗАЩИТА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ**

№ 2027/97

Регламент на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия, **изменен с:**

– Регламент (ЕО) № 889/2002

Приложими разпоредби: членове 1—6 и приложения

№ 261/2004

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

Приложими разпоредби: членове 1—16

№ 1107/2006

Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт

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

## **Ж. СОЦИАЛНИ АСПЕКТИ**

№ 1989/391

Директива на Съвета от 12 юни 1989 г. за въвеждане на мерки за насърчаване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място, **изменена с:**

- Директива 2007/30/ЕО

Приложими разпоредби: членове 1—16.

№ 2000/79

Директива на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно Европейското споразумение за организация на работното време на мобилните работници в гражданската авиация, сключено от Асоциацията на европейските авиокомпани (AEA), Европейската федерация на транспортните работници (ETF), Европейската асоциация на пилотите (ЕСА), Асоциацията на европейските регионални авиокомпани (ERA) и Международната асоциация на въздушните превозвачи (IACA)

Приложими разпоредби: членове 2—3, приложение

№ 2003/88

Директива на Европейския парламент и на Съвета от 4 ноември 2003 г. относно някои аспекти на организацията на работното време

Приложими разпоредби: членове 1—20, 22—23.