



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 9. april 2021
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
2021/0079(NLE)**

**7661/21
ADD 1**

**AVIATION 66
RELEX 277
OC 10
TU 3
MED 8**

FØLGESKRIVELSE

fra: Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 8. april 2021

til: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.: COM(2021) 153 final - ANNEX

Vedr.: BILAG til Forslag til Rådets afgørelse om indgåelse på Den Europæiske Unions vegne af Euro-Middelhavs-aftalen om trafikflyvning mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken Tunesien på den anden side

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2021) 153 final - ANNEX.

Bilag: COM(2021) 153 final - ANNEX



Bruxelles, den 8.4.2021
COM(2021) 153 final

ANNEX

BILAG

til

Forslag til Rådets afgørelse

om indgåelse på Den Europæiske Unions vegne af Euro-Middelhavs-aftalen om trafikflyvning mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken Tunesien på den anden side

EURO-MIDDELHAVS-AFTALE OM LUFTFART

mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken
Tunesien på den anden side

INDHOLDSFORTEGNELSE

ARTIKEL 1: Definitioner

AFSNIT I: ØKONOMISKE BESTEMMELSER

ARTIKEL 2: Trafikrettigheder og ruteplaner

ARTIKEL 3: Tilladelse til at operere

ARTIKEL 4: Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse

ARTIKEL 5: Investering i luftfartsselskaber

ARTIKEL 6: Overholdelse af love og forskrifter

ARTIKEL 7: Loyal konkurrence

ARTIKEL 8: Erhvervmæssige aktiviteter

ARTIKEL 9: Told og afgifter

ARTIKEL 10: Brugerafgifter

ARTIKEL 11: Flybilletpriser og luftfragtrater

ARTIKEL 12: Statistik

AFSNIT II: FORSKRIFTMÆSSIGT SAMARBEJDE

ARTIKEL 13: Flyvesikkerhed (safety)

ARTIKEL 14: Luftfartssikkerhed (security)

ARTIKEL 15: Lufttrafikstyring

ARTIKEL 16: Miljøbeskyttelse

ARTIKEL 17: Luftfartsselskabers erstatningsansvar

ARTIKEL 18: Forbrugerbeskyttelse

ARTIKEL 19: Sociale aspekter

AFSNIT III: INSTITUTIONELLE BESTEMMELSER

ARTIKEL 20: Fortolkning og gennemførelse

ARTIKEL 21: Det Fælles Udvalg

ARTIKEL 22: Tvistbilæggelse og voldgift

ARTIKEL 23: Beskyttelsesforanstaltninger

ARTIKEL 24: Forhold til andre aftaler

ARTIKEL 25: Regional dialog

ARTIKEL 26: Ændringer

ARTIKEL 27: Opsigelse

ARTIKEL 28: Registrering af aftalen

ARTIKEL 29: Nye medlemsstaters tiltrædelse til Den Europæiske Union

ARTIKEL 30: Ikrafttræden

BILAG I : Overgangsbestemmelser

BILAG Ia : Overgangsbestemmelser vedrørende Tunis–Carthage International Airport

BILAG II : Liste over EU-regler for civil luftfart

UDKAST

EURO-MIDDELHAVS-AFTALE OM LUFTFART

mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken
Tunesien på den anden side

KONGERIGET BELGIEN,
REPUBLIKKEN BULGARIEN,
DEN TJEKKISKE REPUBLIK,
KONGERIGET DANMARK,
FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,
REPUBLIKKEN ESTLAND,
IRLAND,
DEN HELLENSKE REPUBLIK,
KONGERIGET SPANIEN,
DEN FRANSKE REPUBLIK,
REPUBLIKKEN KROATIEN,
DEN ITALIENSKE REPUBLIK,
REPUBLIKKEN CYPERN,
REPUBLIKKEN LETLAND,
REPUBLIKKEN LITAUEN,
STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,
UNGARN,
MALTA,
KONGERIGET NEDERLANDENE,
REPUBLIKKEN ØSTRIG,
REPUBLIKKEN POLEN,
DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,
RUMÆNIEN,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN,

DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN FINLAND,

KONGERIGET SVERIGE,

som er kontraherende parter i traktaten om den Europæiske Union og traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde, i det følgende benævnt "EU-traktaterne", og Den Europæiske Unions medlemsstater, i det følgende benævnt "EU-medlemsstaterne" hhv. "EU-medlemsstaten" hver for sig,

og Den Europæiske Union

på den ene side, og

den Tunesiske Republik, i det følgende benævnt "Tunesien",

på den anden side,

Tunesien og de medlemsstater, der er parter i konventionen om International Civil Luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, sammen med Den Europæiske Union,

SOM ANERKENDER, at denne Euro-Middelhavs-aftale om luftfart ligger inden for rammerne af Euro-Middelhavs-partnerskabet, jf. Barcelona-erklæringen af 28. november 1995,

SOM NOTERER SIG deres fælles vilje til at fremme et luftfartsområde for Euro-Middelhavsområdet på grundlag af principperne om forskriftsmæssig tilnærmelse, forskriftsmæssigt samarbejde og liberalisering af markedsadgangen på lige konkurrencevilkår,

SOM ØNSKER at forbedre trafikflyvningen og fremme et internationalt luftfartssystem, der bygger på ikke-forskelsbehandling samt åben og loyal konkurrence mellem luftfartsselskaber,

SOM ØNSKER at fremme deres interesser inden for luftfartssektoren,

SOM ANERKENDER betydningen af effektive luftfartsforbindelser for at fremme handel, turisme og investeringer samt den økonomiske og sociale udvikling,

SOM ØNSKER at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed i lufttransporten og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger eller trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af lufttransport i ugunstig retning samt undergraver offentlighedens tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

SOM NOTERER SIG konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944,

SOM ER BESLUTTET på at optimere de potentielle fordele af forskriftssamarbejde og harmonisering af deres respektive love og forskrifter vedrørende civil luftfart,

SOM ANERKENDER de vigtige potentielle fordele, der kan opstå gennem konkurrencedygtig trafikflyvning og rentable luftfartsindustrier,

SOM ØNSKER at sikre luftfartsselskaberne lige konkurrencevilkår,

SOM ERKENDER, at støtte kan hæmme konkurrencen mellem luftfartsselskaber og hindre opfyldelsen af denne aftales hovedmål,

SOM AGTER at bygge videre på eksisterende lufttransportaftaler og -ordninger mellem de kontraherende parter for at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for begge kontraherende parters passagerer, befragtere, luftfartsselskaber, lufthavne og deres personale samt befolkninger,

SOM UNDERSTREGER, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

SOM BEKRÆFTER behovet for hurtigt at sætte ind over for klimaændringer og videreføre samarbejdet med henblik på at nedbringe mængden af drivhusgasemissioner fra luftfartssektoren på en måde, der er forenelig med de multilaterale aftaler om dette spørgsmål, herunder gennemførelsen af omfattende markedsbaserede foranstaltninger som aftalt på ICAO's 39. samling og især med de relevante instrumenter, som står til rådighed for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Parisaftalen af 12. december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer,

SOM NOTERER SIG, at det er vigtigt at beskytte forbrugerne og opnå et tilstrækkeligt forbrugerbeskyttelsesniveau i forbindelse med trafikflyvning, og anerkender nødvendigheden af gensidigt samarbejde på dette område,

SOM ANERKENDER, at øgede forretningsmuligheder ikke har til formål at undergrave arbejdsstandarder eller standarder vedrørende de kontraherende parters arbejde, og understreger vigtigheden af den internationale luftfarts arbejdsmarkeds-mæssige aspekter og undersøgelser af markedsåbningens virkninger for arbejdstagere, beskæftigelsen og arbejdsvilkår,

SOM NOTERER SIG vigtigheden af at forbedre adgangen til kapital for luftfartsbranchen med henblik på at videreudvikle lufttrafikken i overensstemmelse med hver af de kontraherende parters gældende regler,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at denne aftales målsætning skal opfyldes gradvist, og at en egnet mekanisme kan sikre en stadig tættere tilnærmelse til Den Europæiske Unions lovgivning —

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

ARTIKEL 1

Definitioner

Medmindre andet fremgår, forstås i denne aftale ved:

1. "aftale": denne aftale, bilagene og tillæggene dertil samt eventuelle ændringer hertil
2. "trafikflyvning": transport af passagerer, bagage, fragt og post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder både ruteflyvning og charterflyvning
3. "konstatering af statsborgerskab": en konstatering af, at et luftfartsselskab, som har til hensigt at udøve trafikflyvning i medfør af denne aftale, opfylder kravene i artikel 3 med hensyn til ejerskab, effektiv kontrol og hovedsæde
4. "konstatering af egnethed": en konstatering af, hvorvidt et luftfartsselskab, som har til hensigt at udøve trafikflyvning i medfør af denne aftale, har en tilstrækkelig økonomisk kapacitet og tilstrækkelig ledelsesmæssig ekspertise, og om det er rede til at efterkomme de kontraherende parterers love, forskrifter og krav, som gælder for udøvelsen af sådanne tjenester
5. "kompetente myndigheder": de statsorganer eller statslige enheder, der er ansvarlige for de administrative funktioner i henhold til denne aftale
6. "konventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, og som omfatter:
 - a) enhver ændring, som er trådt i kraft efter konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både Tunesien på den ene side og en eller flere medlemsstater af Den Europæiske Union på den anden side, og som er relevante for den pågældende sag, og
 - b) ethvert bilag eller enhver ændring, som er vedtaget efter konventionens artikel 90, for så vidt bilaget eller ændringen på det givne tidspunkt er i kraft i både Tunesien og en eller flere medlemsstater af Den Europæiske Union, og som er relevant for den pågældende sag
7. "fulde omkostninger": omkostningerne ved at levere en ydelse plus et rimeligt tillæg til dækning af faste administrative omkostninger
8. "international trafikflyvning": trafikflyvning, der passerer gennem luftrummet over to eller flere staters territorium
9. "kontraherende parter": Tunesien på den ene side og Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den anden side

10. "hovedsæde": et luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den kontraherende part, hvori luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af vedvarende luftdygtighed i overensstemmelse med de udstedte tilladelser til at operere
11. "tekniske landinger": landinger, som har andre formål end ombordtagning eller afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post, som befordres ad luftvejen
12. "flybilletpriser": priser, som betales til luftfartsselskaber eller deres agenter eller andre billetudstedere for at befordre passagerer med trafikflyvning (herunder med alle andre transportformer i tilknytning hertil), og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid
13. "luftfragtrater": priser for at transportere fragt med trafikflyvning (herunder med alle andre transportformer i tilknytning hertil), og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid
14. "territorium": for Tunesiens vedkommende de landområder (fastlandet og øerne), indre farvande og søterritorium, der henhører under dets højhedsområde, samt luftrummet over området, og for Den Europæiske Unions og dens medlemsstaters vedkommende de medlemsstaters landområder, indre farvande og søterritorium, hvor traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde anvendes, på de vilkår, der er fastsat heri og eventuelle efterfølgende instrumenter
15. "brugerafgift": en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af faciliteter og tjenester i lufthavne og på lufthavnsområdet samt luftfartstjenester eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og -tjenester, herunder relaterede tjenester og faciliteter
16. "egen-groundhandling": det forhold, at en bruger selv udfører en eller flere former for groundhandlingsydelser og ikke indgår nogen form for kontrakt med tredjemand om levering af sådanne tjenesteydelser; i forbindelse med denne definition anses lufthavnsbrugere indbyrdes ikke for tredjemænd, hvis:
 - a) den ene besidder aktiemajoriteten i den anden, eller
 - b) samme enhed besidder en majoritetsinteresse i dem begge
17. "associeringsaftale": Euro-Middelhavs-aftalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Republikken Tunesien på den anden side, undertegnet i Bruxelles den 17. juli 1995
18. "aftalt luftfartsforbindelse" og "fastlagt rute": henholdsvis international trafikflyvning og fastlagt rute i henhold til denne aftales artikel 2 (Trafikrettigheder)
19. "ruteflyvning": en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:
 - a) for hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til fragt og/eller post til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer)

- b) de gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne:
- i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
 - med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger
20. "charterflyvning": enhver erhvervmæssig trafikflyvning bortset fra ruteflyvning
21. "luftfartsselskab": et foretagende, der er i besiddelse af en gyldig licens eller ækvivalent tilladelse
22. "effektiv kontrol": et forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske eller retlige forhold, giver mulighed for, direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:
- a) brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf
 - b) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer eller på disses afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift
23. "effektiv myndighedskontrol": med følgende elementer dokumenteres en medlemsstats effektive myndighedskontrol med et luftfartsselskab:
- a) hvis luftfartsselskabet er i besiddelse af en gyldig licens eller tilladelse til at operere udstedt af den kompetente myndighed i den pågældende stat såsom et Air operator's certificate (AOC)
 - b) hvis luftfartsselskabet opfylder kriterierne i nævnte stat for udøvelse af international trafikflyvning såsom dokumenteret finansiel soliditet, kapacitet til at opfylde hensynet til den offentlige interesse og forpligtelser vedrørende tjenestens kontinuitet
24. "licens":
- i) for så vidt angår Den Europæiske Union og dens medlemsstater licensen og andre relevante dokumenter eller certifikater, der udstedes i henhold til forordning (EF) nr. 1008/2008 og eventuelle senere instrumenter
 - ii) for så vidt angår Tunesien licenser, certifikater, tilladelser eller fritagelser, der udstedes i henhold til Tunesiens gældende lovgivning på området
25. "SESAR" (Single European Sky ATM Research): den tekniske gennemførelse af det fælles europæiske luftrum, som omfatter en samordnet, synkroniseret forskning, udvikling og ibrugtagning af de nye generationer af lufttrafikstyringssystemer
26. "femte frihedsrettighed": en ret eller et privilegium, som en stat (den "tildelende stat") indrømmer en anden stats luftfartsselskaber (den "modtagende stat") med henblik på at udøve international trafikflyvning mellem den tildelende stats territorium og en

tredjestats område på den betingelse, at denne trafikflyvning skal tage udgangspunkt eller afsluttes på den modtagende stats territorium.

AFSNIT I

ØKONOMISKE BESTEMMELSER

ARTIKEL 2

Trafikrettigheder og ruteplaner

1. Rettighederne i henhold til dette direktiv er underlagt overgangsbestemmelserne i nærværende aftales bilag I og Ia.

Ruteplaner

2. Hver kontraherende part tillader den anden kontraherende parts luftfartsselskaber at operere på følgende fastlagte ruter:

i) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union:

Destinationer i Den Europæiske Union — mellemliggende destinationer — destinationer i Tunesien — og efterfølgende destinationer

ii) for så vidt angår tunesiske luftfartsselskaber:

Destinationer i Tunesien — mellemliggende destinationer — destinationer i Den Europæiske Union — og efterfølgende destinationer.

Trafikrettigheder

3. Hver kontraherende part tildeler den anden part følgende rettigheder vedrørende den anden kontraherende parts luftfartsselskabers udøvelse af international trafikflyvning:

a) ret til at overflyve partens territorium uden at lande

b) ret til at foretage teknisk landing på sit territorium

c) ret til at udøve international trafikflyvning på følgende ruter:

i) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union:

mellem enhver destination i Den Europæiske Union og enhver destination i Tunesien

ii) for så vidt angår tunesiske luftfartsselskaber:

mellem enhver destination i Tunesien og enhver destination i Den Europæiske Union

d) de øvrige rettigheder, som er anført i denne aftale.

Operationel fleksibilitet

4. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber kan for nogle eller alle deres flyvninger på de ruter, som er angivet i stk. 2, frit vælge at:

- a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
- b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
- c) betjene mellemliggende destinationer og efterfølgende destinationer samt destinationer på de kontraherende parters territorium i enhver kombination og rækkefølge i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 2 ovenfor
- d) undlade landing på én eller flere destinationer
- e) overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination (omstigning)
- f) gøre ophold på enhver destination på ruten i eller uden for de kontraherende parters territorium
- g) befordre transittrafik gennem den anden kontraherende parts territorium
- h) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse og
- i) betjene mere end én destination på samme flyvning (co-terminalisation).

Den operationelle fleksibilitet, der er fastsat i dette stykke, må udøves uden nogen retningsbegrænsning eller geografisk begrænsning og uden at miste nogen trafikrettighed, som ellers gælder i medfør af denne aftale, forudsat at:

- i) de tunesiske luftfartsselskabers tjenester betjener en destination i Tunesien
- ii) Den Europæiske Unions luftfartsselskabers tjenester betjener en destination i Den Europæiske Union.

5. De kontraherende parter tillader hvert luftfartsselskab at fastsætte trafikhyppigheden og kapaciteten for den internationale lufttransport, som det udbyder på grundlag af kommercielle overvejelser på markedet. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af de kontraherende parter ensidigt trafikmængden, -hyppigheden eller -regulariteten, rutevalget, trafikens oprindelse eller bestemmelsessted eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden kontraherende parts luftfartsselskaber udfører lufttransporten, undtagen af toldmæssige, tekniske eller operationelle hensyn, hensyn til lufttrafikstyringens sikkerhed samt hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse, eller medmindre andet er fastsat i denne aftale.

6. Intet i denne aftale tillægger luftfartsselskaber fra:

- a) Tunesien retten til at ombordtage passagerer, bagage, fragt og/eller post med henblik på befordring/transport til en anden destination i samme medlemsstat i Den Europæiske Union

b) Den Europæiske Union retten til i Tunesien at ombordtage passagerer, bagage, fragt og/eller post til en anden destination i Tunesien.

7. Uden at dette berører artikel 24 (Forhold til andre aftaler), tillægger intet i denne aftale luftfartsselskaber fra de to kontraherende parter retten til at udøve 5. frihedsrettighed for mellemliggende og efterfølgende destinationer på de ruter, der er angivet i stk. 2.

8. Henvisninger til destinationer i denne artikel skal forstås som henvisninger til internationalt anerkendte lufthavne.

9. Når de kontraherende parter udøver deres rettigheder og forpligtelser i medfør af denne aftale, må de ikke forskelsbehandle den anden kontraherende parts luftfartsselskaber på grundlag af nationalt tilhørsforhold.

10. Uanset andre bestemmelser i denne aftale kan en kontraherende part afvise retten til at udøve international lufttransport til, fra eller gennem et territorium tilhørende et tredjeland, med hvilket denne kontraherende part ikke har diplomatiske forbindelser.

ARTIKEL 3

Tilladelse til at operere

1. Ved modtagelsen af en ansøgning om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab fra en af de kontraherende parter udsteder den anden kontraherende part relevante tilladelser til at operere og tekniske tilladelser med det mindst mulige tidsforbrug til procedurer, forudsat:

a) for så vidt angår et tunesisk luftfartsselskab:

i) at luftfartsselskabet har sit hovedsæde i Tunesien og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Tunesiens gældende lovgivning og

ii) at Tunesien, der har ansvaret for udstedelsen af "Air Operator's Certificate", udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet og

iii) at luftfartsselskabet ejes enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet og effektivt kontrolleres af Tunesien og/eller dets statsborgere

b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:

(i) at luftfartsselskabet har sit hovedsæde på en EU-medlemsstats territorium i henhold til EU-traktaterne og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Den Europæiske Unions lovgivning og

(ii) at den medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af "Air Operator's Certificate", udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og at den kompetente myndighed er tydeligt identificeret og

iii) at luftfartsselskabet ejes direkte eller i kraft af en ejermajoritet og effektivt kontrolleres af en eller flere EU-medlemsstater og/eller statsborgere i EU-

medlemsstater eller en eller flere EFTA-medlemsstater og/eller statsborgere i disse medlemsstater, eller begge

c) at bestemmelserne i denne aftales artikel 13 (Flyvesikkerhed) og artikel 14 (Luftfartssikkerhed) håndhæves og anvendes og

d) at luftfartsselskabet opfylder de betingelser, som er fastsat i den udstedende parts love og forskrifter, som normalt anvendes af denne i forbindelse med udstedelse af tilladelser og godkendelser vedrørende udøvelse af international trafikflyvning.

2. De kontraherende parter udsteder tilladelser til at operere og tekniske tilladelser uden forskelsbehandling af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber.

3. Efter modtagelsen af en ansøgning om tilladelse fra et luftfartsselskab fra den ene kontraherende part, anerkender den anden kontraherende parts kompetente myndigheder i givet fald den første kontraherende parts kompetente myndigheds konstatering af dette luftfartsselskabs egnethed og/eller statsborgerskab, som om denne konstatering er foretaget af partens egne kompetente myndigheder, uden yderligere forespørgsler herom, jf. dog litra a) og b) nedenfor.

- a) Hvis den modtagende kontraherende parts kompetente myndigheder efter modtagelsen af et luftfartsselskabs ansøgning om en tilladelse eller efter tildelingen af en sådan tilladelse – til trods for den anden kontraherende parts kompetente myndigheds konstatering – har en særlig og konkret grund til at være bekymret for, at betingelserne i denne aftales artikel 3 (Tilladelse til at operere) for udstedelse af de relevante tilladelser eller godkendelser ikke er opfyldt, underretter de straks disse myndigheder og forelægger vægtige grunde til deres bekymring. I så tilfælde kan hver kontraherende part anmode om et samråd, der kan omfatte repræsentanter for begge de kontraherende parters kompetente myndigheder, og/eller yderligere oplysninger af relevans for denne bekymring, og sådanne anmodninger efterkommes, så snart dette er praktisk muligt. Findes der ingen løsning på spørgsmålet, kan en af de kontraherende parter forelægge spørgsmålet for Det Fælles Udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 21 (Det Fælles Udvalg) i denne aftale, og parten må i overensstemmelse med artikel 21, stk. 10, træffe passende beskyttelsesforanstaltninger i medfør af artikel 23 (Beskyttelsesforanstaltninger).
- b) Disse procedurer omfatter ikke anerkendelse af konstateringer i relation til:
 - i) sikkerhedscertifikater eller -licenser
 - ii) luftfartssikkerhedsordninger eller
 - iii) forsikringsdækning.

ARTIKEL 4

Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse

1. Hver kontraherende parts kompetente myndigheder kan afvise, tilbagekalde, suspendere eller begrænse tilladelser til at operere eller på anden måde suspendere eller begrænse aktiviteterne for et luftfartsselskab fra en anden kontraherende part:

a) for så vidt angår et tunesisk luftfartsselskab:

- hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedsæde i Tunesien eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Tunesiens gældende lovgivning eller
- hvis Tunesien ikke udøver eller ikke opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er entydigt identificeret eller
- hvis luftfartsselskabet ikke ejes enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet eller effektivt kontrolleres af Tunesien og/eller dets statsborgere

b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:

- hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedsæde på en EU-medlemsstats territorium i henhold til EU-traktaterne eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Den Europæiske Unions gældende lovgivning eller
- hvis den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af "Air Operator's Certificate", ikke udøver eller opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er entydigt identificeret eller
- hvis luftfartsselskabet ikke ejes direkte eller i kraft af en ejermajoritet eller ikke effektivt kontrolleres af en eller flere EU-medlemsstater og/eller statsborgere i EU-medlemsstater eller en eller flere EFTA-medlemsstater og/eller statsborgere i disse medlemsstater, eller begge

c) hvis luftfartsselskabet ikke opfylder de love og andre forskrifter, der henvises til i denne aftales artikel 6 (Efterlevelse af love og forskrifter) eller

d) hvis bestemmelserne i denne aftales artikel 13 (Flyvesikkerhed) og artikel 14 (Luftfartssikkerhed) ikke håndhæves eller anvendes

e) hvis en kontraherende part i overensstemmelse med denne aftales artikel 7 (Loyal konkurrence) har fastslået, at betingelserne vedrørende konkurrencevilkår ikke er opfyldt.

2. Medmindre det er bydende nødvendigt at gribe ind omgående for at hindre yderligere overtrædelse af denne artikels stk. 1, litra c) eller d), udøves de rettigheder, der etableres ved denne artikel, først efter samråd med den anden parts kompetente myndigheder.

ARTIKEL 5

Investering i luftfartsselskaber

1. Uanset artikel 3 (Tilladelse til at operere) og 4 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse) i denne aftale, og efter at Det Fælles Udvalg i henhold til artikel 21, stk. 8 (Det Fælles Udvalg) har bekræftet, at hver kontraherende part og/eller dens statsborgere i overensstemmelse med deres respektive lovgivninger kan erhverve majoriteten i og/eller den effektive kontrol med et luftfartsselskab fra den anden kontraherende part, kan de kontraherende parter tillade, at Den Europæiske Unions medlemsstater og/eller deres statsborgere har ejermajoriteten i og/eller den effektive kontrol med luftfartsselskaber fra Tunesien, eller at Tunesien og/eller dets statsborgere har ejermajoriteten i og/eller den effektive kontrol med Den Europæiske Unions luftfartsselskaber i overensstemmelse med betingelserne i stk. 2 i nærværende artikel.

2. I forbindelse med stk. 1 tillades investeringer, som foretages i de kontraherende parter interesse, i hvert enkelt tilfælde i kraft af en forudgående afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med denne aftales artikel 21, stk. 2 (Det Fælles Udvalg). I afgørelsen fastsættes der betingelser for driften af de aftalte luftfartsforbindelser i henhold til denne aftale og for luftfartsforbindelser mellem tredjelande og de kontraherende parter. Bestemmelserne i aftalens artikel 21, stk. 10 (Det Fælles Udvalg) gælder ikke for denne type afgørelser.

ARTIKEL 6

Overholdelse af love og forskrifter

1. Når den ene kontraherende parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden kontraherende parts territorium, overholder de love og andre forskrifter, der på den anden kontraherende parts territorium gælder for luftfartøjers indflyvning i eller udflyvning fra dette territorium som led i international trafikflyvning eller for drift af og flyvning med luftfartøjer.
2. Når den ene kontraherende parts luftfartsselskaber ankommer til, befinder sig i eller forlader den anden kontraherende parts territorium, skal de love og andre forskrifter, der på den anden kontraherende parts territorium gælder for ankomst til eller afgang fra dette territorium for passagerer, besætningsmedlemmer eller fragt om bord på luftfartøjer (herunder forskrifter om indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne eller, hvad post angår, postforskrifter), overholdes af henholdsvis for ombordværende passagerer, besætningsmedlemmer og fragt.
3. Hver kontraherende part giver på sit territorium den anden kontraherende parts luftfartsselskaber ret til at træffe foranstaltninger med henblik på at sikre, at der alene befordres personer med de rejsedokumenter, der kræves for indrejse i eller transit gennem den anden kontraherende parts område.

ARTIKEL 7

Loyal konkurrence

1. De kontraherende parter anerkender, at det er deres fælles mål at skabe loyale konkurrencevilkår og rimelige og lige muligheder for, at begge parter luftfartsselskaber kan konkurrere om de aftalte luftfartsforbindelser på de angivne ruter. De kontraherende parter træffer derfor alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at dette mål overholdes fuldt ud.

2. De kontraherende parter bekræfter, at fri, loyal og uhindret konkurrence er vigtig for at fremme målene for denne aftale, og noterer sig, at der findes omfattende konkurrencelovgivning og en uafhængig konkurrencemyndighed, og at en konsekvent og effektiv håndhævelse af deres nationale konkurrencelovgivning er vigtig for den effektive levering af lufttransporttjenester. Hver kontraherende parts konkurrencelovgivning, der omhandler spørgsmål omfattet af denne artikel, som ændret, finder anvendelse på luftfartsselskabernes aktiviteter inden for hver kontraherende parts territorium. De kontraherende parter har samme mål vedrørende konkurrencelovgivningens overensstemmelse og konvergens og dens effektive håndhævelse. De samarbejder ved behov, og når det er berettiget af hensyn til en effektiv håndhævelse af konkurrencelovgivningen, navnlig ved at tillade deres luftfartsselskab(er) eller andre statsborgere – i overensstemmelse med deres respektive regler og retspraksis – at meddele relevante oplysninger om søgsmål i henhold til konkurrencelovgivningen, som er anlagt af den anden kontraherende parts konkurrencemyndigheder.

3. Intet i denne aftale berører eller begrænser den ene eller anden kontraherende parts konkurrencemyndigheders og retsinstitansers (inklusive Europa-Kommissionens) kompetence og beføjelser, og alle spørgsmål vedrørende håndhævelsen af konkurrencelovgivningen forbliver en kompetence, der udelukkende tilfalder disse myndigheder og retsinstitanser. Enhver foranstaltning, som en kontraherende part træffer i medfør af nærværende artikel, må dermed ikke foregribe disse myndigheders og retsinstitansers foranstaltninger.

4. De kontraherende parter bærer eneansvaret for enhver foranstaltning, som træffes i medfør af denne artikel, og den må udelukkende berøre den anden kontraherende part og/eller den anden kontraherende parts luftfartsselskab(er), som udøver lufttransporttjenester til/fra de kontraherende parter. En sådan foranstaltning kan ikke være genstand for en tvistbilæggelsesprocedure i medfør af denne aftales artikel 22 (Tvistbilægelse og voldgift).

Illoyal konkurrence

5. Hver kontraherende part skal fjerne alle former for forskelsbehandling eller illoyal praksis, der undergraver den anden kontraherende parts luftfartsselskabers mulighed for at konkurrere loyalt og på lige vilkår om at levere lufttransporttjenester.

Statsstøtte eller -tilskud

6. Ingen af de kontraherende parter yder eller tillader statsstøtte eller -tilskud til sine luftfartsselskaber, hvis en sådan støtte må forventes på uberettiget vis at hindre en loyal konkurrence på lige vilkår i forbindelse med den anden kontraherende parts luftfartsselskabers udøvelse af lufttransporttjenester. Statsstøtte eller -tilskud kan bl.a. omfatte krydssubsidiering,

kompensation for driftstab, kapitaltilførsler, tilskud, som ikke skal tilbagebetales, garantier, lån eller forsikringer på præferencevilkår, beskyttelse mod konkurs, afkald på inddrivelse af fordringer, afkald på normal forrentning af indskudte offentlige midler, afgiftslempelser eller -fritagelser, kompensation for byrder pålagt af de offentlige myndigheder og adgang med diskriminerende virkning eller på ikke-kommercielle vilkår til navigationshjælpemidler eller lufthavne, brændstof, groundhandling, luftfartssikkerhed, edb-reservationssystemer, tildeling af slots eller andre dermed forbundne faciliteter og tjenester, som er nødvendige for at udøve trafikflyvning.

7. Såfremt en kontraherende part yder statsstøtte eller -tilskud til et luftfartsselskab, skal parten med egnede midler sikre, at dens foranstaltninger er gennemskuelige; bl.a. kan luftfartsselskabet pålægges tydeligt og særskilt at præcisere støtte eller tilskud i sine regnskaber.

8. Hver kontraherende part skal efter anmodning fra den anden kontraherende part inden for en rimelig frist forelægge årsregnskaber for de enheder, der henhører under den førstnævnte kontraherende parts jurisdiktion, og andre oplysninger, som den anden kontraherende part med rimelighed kan kræve for at sikre efterlevelse af bestemmelserne i denne artikel. Dette kan omfatte udførlige oplysninger om støtte og tilskud som omhandlet i ovenstående stk. 6. Udlevering af sådanne oplysninger kan gøres betinget af, at den kontraherende part, der anmoder om adgang til oplysningerne, behandler disse fortroligt.

9. Uden at dette berører foranstaltninger truffet af den kompetente myndighed, der er ansvarlig for konkurrencespørgsmål, og/eller den retsinstant, der er ansvarlig for håndhævelse af de regler, der er omhandlet i stk. 5 og 6, gælder følgende:

a) Er en af de kontraherende parter af den opfattelse, at et luftfartsselskab udsættes for forskelsbehandling eller unfair praksis som omhandlet i stk. 5 og 6, og at dette kan bevises, kan den pågældende part fremlægge sine bemærkninger for den anden kontraherende part. Efter at have underrettet den anden kontraherende part kan en part ligeledes tage kontakt til de kompetente offentlige myndigheder på den anden parts territorium, herunder organer på nationalt, regionalt eller lokalt plan, for at drøfte spørgsmål i forbindelse med denne artikel. Desuden kan hver af de kontraherende parter anmode om samråd om dette spørgsmål med den anden kontraherende part for at løse problemet. Sådanne samråd finder sted senest tredive (30) dage efter modtagelsen af anmodningen. I mellemtiden udveksler parterne tilstrækkelige oplysninger til at muliggøre en fuldstændig undersøgelse af den betænkelighed, som en af de kontraherende parter giver udtryk for.

b) Lykkes det ikke for parterne at løse spørgsmålet gennem samråd inden for tredive (30) dage fra iværksættelsen af samrådet, eller hvis samrådene ikke påbegyndes inden for tredive (30) dage efter modtagelsen af anmodningen vedrørende en påstået overtrædelse af stk. 5 og 6, må den part, der anmodede om samrådet, suspendere udøvelsen af rettighederne i denne aftale for den anden kontraherende parts luftfartsselskab(er) ved at afvise, tilbagetrække, tilbagekalde eller suspendere tilladelsen til at operere eller også pålægge udøvelsen af disse rettigheder de betingelser, den finder nødvendige, eller pålægge gebyrer eller træffe andre foranstaltninger. Enhver foranstaltning i henhold til dette stykke skal være relevant,

forholdsmæssig og begrænset med hensyn til anvendelsesområde og varighed til det, der er strengt nødvendigt.

Antitrust

10. Hver kontraherende part anvender effektivt antitrustlovgivningen i henhold til stk. 2 og forbyder sit eller sine luftfartsselskab(er):

a) sammen med ethvert andet luftfartsselskab at indgå aftaler, træffe beslutning om eller indlade sig på samordnet praksis, som må forventes at påvirke lufttransporttjenester til og fra den pågældende kontraherende part, og som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller forvride konkurrencen. Dette forbud kan erklæres ikke at finde anvendelse, hvis en sådan aftale, beslutning eller praksis bidrager til at forbedre produktionen eller fordelingen af tjenesterne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, samtidig med at de sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, og uden at: i) de pågældende virksomheder pålægges begrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå disse mål ii) luftfartsselskaberne gives mulighed for at ophæve konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende tjenester, og

b) at misbruge en dominerende stilling, som må forventes at påvirke lufttransporttjenester til og fra den pågældende kontraherende part.

11. Hver kontraherende part overlader hele gennemførelsen af antitrustlovgivningen som omhandlet i stk. 10 til sin kompetente uafhængige myndighed på konkurrenceområdet og/eller sin retsinstans.

12. Uden at dette berører foranstaltninger truffet af den kompetente myndighed, der er ansvarlig for konkurrencespørgsmål, og/eller den retsinstans, der er ansvarlig for at håndhæve de regler, der er omhandlet i stk. 10, gælder det, at hvis en kontraherende part er af den opfattelse, at et luftfartsselskab er offer for en påstået overtrædelse af stk. 10, og dette kan bevises, kan den pågældende part fremlægge sine bemærkninger for den anden kontraherende part. Efter at have underrettet den anden kontraherende part kan en part ligeledes tage kontakt til de kompetente offentlige myndigheder på den anden parts territorium, herunder organer på nationalt, regionalt eller lokalt plan, for at drøfte spørgsmål i forbindelse med denne artikel. Desuden kan hver af de kontraherende parter anmode om samråd om emnet med den anden kontraherende part for at løse problemet. Sådanne samråd finder sted senest tredive (30) dage efter modtagelsen af anmodningen. I mellemtiden udveksler de kontraherende parter tilstrækkelige oplysninger til at muliggøre en fuldstændig undersøgelse af den betænkelighed, som en af parterne giver udtryk for.

13. Lykkes det ikke for parterne at løse spørgsmålet gennem samråd inden for tredive (30) dage fra iværksættelsen af samrådet, eller hvis samrådene ikke påbegyndes inden for tredive (30) dage efter modtagelsen af anmodningen vedrørende en påstået overtrædelse af stk. 10, og forudsat at myndigheden eller den kompetente retsinstans i en konkurrencesag har fastslået en overtrædelse af antitrustreglerne, må den part, der anmodede om samrådet, suspendere udøvelsen af rettighederne i denne aftale for den anden kontraherende parts luftfartsselskab(er) ved at afslå, tilbagetrække, tilbagekalde eller suspendere tilladelsen til at

operere eller også pålægge udøvelsen af disse rettigheder de betingelser, den finder nødvendige, eller pålægge gebyrer eller træffe andre foranstaltninger. Enhver foranstaltning i henhold til dette stykke skal være relevant, forholdsmæssig og begrænset med hensyn til anvendelsesområde og varighed til det, der er strengt nødvendigt.

ARTIKEL 8

Erhvervsmæssige aktiviteter

Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale, skal de kontraherende parter sørge for, at deres lovgivning, regler eller procedurer som minimum sikrer gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del A.

Forretningsvirksomhed

1. De kontraherende parter er enige om, at hindringer for kommercielle operatørers forretningsvirksomhed vil kunne hæmme de fordele, der skal opnås med denne aftale. De kontraherende parter skal derfor indlede en effektiv og gensidig proces til fjernelse af hindringer for forretningsvirksomhed, der udøves af begge parters kommercielle operatører, når sådanne hindringer kan hæmme de kommercielle aktiviteter, skabe konkurrenceforvridninger eller hæmme tilvejebringelsen af lige konkurrencevilkår.

2. Det fælles udvalg, der nedsættes i henhold til denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg), udvikler samarbejdet i forbindelse med forretningsvirksomhed og kommercielle muligheder; det overvåger de fremskridt, der gøres for på effektiv vis at afhjælpe hindringer for de kommercielle operatørers forretningsvirksomhed, og gennemgår regelmæssigt udviklingen på dette område, herunder også lovgivningsmæssige og forskriftsmæssige ændringer. I overensstemmelse med bestemmelserne i denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg) kan en kontraherende part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at drøfte ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af nærværende artikel.

Repræsentanter for luftfartsselskaber

3. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til på den anden kontraherende parts territorium at etablere de kontorer og faciliteter, der er nødvendige for at levere tjenester i henhold til denne aftale.

4. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til (i overensstemmelse med den anden kontraherende parts love og bestemmelser om indrejse, ophold og beskæftigelse) at medtage og beskæftige personale på den anden kontraherende parts territorium, som varetager ledelse, markedsføring, driftsopgaver, salg, tekniske opgaver og anden specialistvirksomhed, som kræves til at understøtte udbuddet af trafikflyvning. Begge kontraherende parter letter og

fremmer tilståelsen af arbejdstilladelser, når dette er nødvendigt, for personale, som ansættes i repræsentationerne i henhold til dette stykke, herunder personale, som udfører visse midlertidige opgaver, som ikke overstiger halvfems (90) dage, med forbehold af de relevante gældende love og forskrifter. De to kontraherende parts luftfartsselskaber er ikke forpligtet til at have en lokal partner.

Groundhandling

5. a) Hver kontraherende parts luftfartsselskab har med hensyn til groundhandling på den anden kontraherende parts territorium, jf. dog bestemmelserne i litra b):

i) ret til at varetage sin egen groundhandling ("egen-groundhandling"), eller

ii) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, der leverer groundhandlingsydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver kontraherende parts love og forskrifter, og sådanne udbydere opererer på markedet.

b) Rettighederne i dette stykkes litra a), nr. i) og ii), er kun underlagt specifikke begrænsninger med hensyn til plads- eller kapacitetsproblemer, der skyldes hensynet til en sikker drift af lufthavnen. I tilfælde, hvor sådanne begrænsninger udelukker, vanskeliggør eller begrænser egen-groundhandling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af groundhandlingsydelser, skal den relevante kontraherende part sikre, at alle luftfartsselskaber har lige og tilstrækkelig adgang til alle ydelser af den art; priserne på sådanne ydelser fastlægges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier.

6. Hver leverandør af groundhandlingsydelser, uanset om det er et luftfartsselskab eller ej, skal have ret til, på den anden kontraherende parts territorium at levere groundhandlingsydelser til luftfartsselskaber, der opererer i samme lufthavn, med tilladelse og i overensstemmelse med de gældende love og forskrifter.

Tildeling af slots (ankomst- og afgangstidspunkter) i lufthavne

7. De kontraherende parter skal sikre, at deres procedurer, retningslinjer og forskrifter om forvaltning af slots, der finder anvendelse på lufthavne på deres territorier, gennemføres på en uafhængig, gennemsigtig og effektiv måde uden forskelsbehandling, og at de ikke er en hindring for markedsadgangen.

Driftsplaner, programmer og ruteplaner

8. En kontraherende part må kræve underretning om driftsplaner, programmer eller ruteplaner for trafikflyvning, der udøves inden for rammerne af denne aftale, når det alene er til orientering. Hvis en kontraherende part kræver en sådan underretning, skal den i videst mulig udstrækning mindske de administrative byrder i forbindelse med underretningskravene

og –procedurerne for den anden kontraherende parts lufttransportmellemed og luftfartsselskaber.

Salg, lokale udgifter og overførsel af midler

9. Hver af de kontraherende parters luftfartsselskaber må på den anden kontraherende parts territorium sælge trafikflyvning, herunder accessoriske ydelser, for egen regning eller på vegne af et andet luftfartsselskab, direkte og/eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsagenter, andre mellemed udpeget af luftfartsselskabet eller via internettet eller enhver anden tilgængelig kanal. Luftfartsselskaberne har ret til at sælge, og enhver person skal frit kunne købe sådanne transportydelser i den lokale eller en frit omsættelig valuta i overensstemmelse med gældende nationale valutabestemmelser.

10. De kontraherende parters luftfartsselskaber har ret til at betale udgifter, der påløber lokalt på den anden kontraherende parts territorium – herunder, men ikke udelukkende køb af brændstof – i den lokale valuta eller en frit omsættelig valuta i overensstemmelse med gældende nationale valutabestemmelser og lovgivningen om udenrigshandel.

11. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning på et hvilket som helst tidspunkt og på en hvilken som helst måde at lade indtægter, som overstiger beløb, der udbetales lokalt, omveksle til en frit konvertibel valuta og overføre disse til et land efter eget valg uden restriktioner og uden afgifter til den vekselkurs, der gælder på tidspunktet for anmodningen om overførsel.

De administrative procedurer vedrørende omveksling og overførsel af overskydende indtægter anvendes i overensstemmelse med hver parts gældende valutabestemmelser. Omvekslingen og overførslen af sådanne indtægter pålægges ingen administrative afgifter ud over dem, der normalt opkræves af banker for gennemførelse af sådanne omvekslinger og overførsler.

Kommercielle samarbejdsaftaler

12. I forbindelse med udøvelse eller udbud af trafikflyvning, der er omfattet af denne aftale, kan hver kontraherende parts luftfartsselskaber frit indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. blokeret kapacitet og fælles rutenumre, med:

a) et eller flere af de kontraherende parters luftfartsselskaber og

b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og

c) en eller flere udbydere af overfladetransport (land- eller søtransport) fra et hvilket som helst land

på betingelse af, at: i) det opererende luftfartsselskab råder over tilstrækkelige trafikrettigheder, og ii) det markedsførende luftfartsselskab har de fornødne ruterettigheder for

de pågældende ruter, og iii) aftalerne opfylder de krav til sikkerhed og konkurrence, der normalt gælder for sådanne aftaler.

13. Når der sælges passagertransportydelser til flyvning inden for rammerne af samarbejdsaftaler, skal køberen på salgsstedet, ved indtjekningen eller i hvert fald inden ombordstigningen, når det drejer sig om en transitforbindelse uden indtjekning, informeres om, hvilke transportleverandører, der driver hvilke afsnit af ruten.

Intermodale tjenester

14. For passagertransport gælder, at leverandører af overfladetransportydelser ikke er omfattet af love og forskrifter for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransportydelsen i eget navn.

15. Uanset andre bestemmelser i denne aftale har de kontraherende parter luftfartsselskaber og indirekte fragtttransportudbydere i forbindelse med international lufttransport ret til uden begrænsninger at benytte landtransport af fragt til eller fra enhver destination på de kontraherende parter territorium eller i tredjelande, herunder transport til eller fra alle internationalt anerkendte lufthavne med toldfaciliteter, og, hvis det findes passende, at transportere toldplomberet fragt efter gældende love og forskrifter. Sådant fragt skal, uanset om der er tale om overflade- eller lufttransport, have adgang til lufthavnens toldmyndigheder og -faciliteter. Luftfartsselskaberne kan vælge selv at udføre deres overfladetransport eller at tilbyde overfladetransport via aftaler med andre virksomheder, herunder andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale fragttjenester kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

Franchising og branding

16. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til at indgå i franchising- eller brandingordninger med selskaber, herunder luftfartsselskaber, i hver af de kontraherende parter område eller i tredjelande, forudsat at luftfartsselskaberne har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som de kontraherende parter normalt anvender på sådanne ordninger, navnlig om adgang til at få oplyst, hvilket luftfartsselskab der driver ruten.

Leasing

17. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber kan indgå aftaler om at stille luftfartøjer med eller uden besætning til rådighed med henblik på at udøve international trafikflyvning med:

- a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber, og
- b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande

under forudsætning af, at alle parter i sådanne aftaler har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som de kontraherende parter anvender på sådanne aftaler. Ingen af de kontraherende parter kan kræve af luftfartsselskaber, som stiller luftfartøjer til rådighed, at de skal have trafikrettigheder i henhold til denne aftale til de ruter, som luftfartøjet skal benyttes til. De kontraherende parter kan kræve, at disse aftaler godkendes af deres kompetente myndigheder. Hvis en kontraherende part uden forskelsbehandling kræver en sådan godkendelse, skal den i videst mulig udstrækning mindske de administrative byrder for luftfartsselskaberne i forbindelse med godkendelsesprocedurerne.

ARTIKEL 9

Told og afgifter

1. Luftfartøjer, som benyttes til international trafikflyvning af et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, jordbaseret udstyr, beholdninger af brændstof, smøreolier, teknisk forråd, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (navnlig fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre produkter, som sælges til eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre produkter, som udelukkende er bestemt til drift eller vedligeholdelse af luftfartøjer, der benyttes til international trafikflyvning eller udelukkende benyttes til disse formål, er ved ankomsten til den anden kontraherende parts territorium på et gensidigt grundlag fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, told, punktafgifter eller lignende afgifter, som a) opkræves af nationale eller lokale myndigheder eller Den Europæiske Union og b) ikke beregnes ud fra omkostningerne ved de ydede tjenester, forudsat at udstyr, forsyninger og beholdninger forbliver om bord på luftfartøjet.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen ved en ydet tjeneste, er følgende genstande på et gensidigt grundlag også fritaget for de skatter, afgifter, vederlag og gebyrer, som er omhandlet i denne artikels stk. 1:

a) luftfartøjsforråd, der indføres til eller leveres på en kontraherende parts territorium og inden for rimelighedens grænser tages om bord til brug i et afrejsende fly, som et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber benytter til international trafikflyvning, også hvis forrådet skal bruges på den del af flyvningen, der foregår over det pågældende territorium, hvor forrådet er leveret

b) jordbaseret udstyr og reservedele (navnlig motorer), der indføres til en kontraherende parts territorium til servicering, vedligeholdelse eller reparation af et af den anden kontraherende parts luftfartøjer, hvormed der udøves international trafikflyvning

c) brændstof, smøreolie og teknisk forråd, der indføres til eller leveres på en kontraherende parts territorium til brug i et luftfartøj, som et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis disse produkter skal bruges på den del af flyvningen, der foregår over det pågældende territorium

d) tryksager, jf. de kontraherende parters respektive toldregler, der indføres til eller leveres på en kontraherende parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber benytter til international trafikflyvning, også hvis tryksagerne skal bruges på den del af flyvningen, der foregår over det pågældende territorium og

e) flyvesikkerheds- og luftfartssikkerhedsudstyr til brug i lufthavne eller fragtterminaler.

3. Uanset eventuelle andre bestemmelser om det modsatte er intet i denne aftale til hinder for, at en kontraherende part uden forskelsbehandling kan opkræve enhver form for skatter, afgifter eller gebyrer på brændstof, der på deres territorium leveres til brug i et luftfartsselskabs luftfartøj, som opererer mellem to destinationer på dets territorium.

4. Almindeligt luftfartøjsudstyr samt materiel, forsyninger og reservedele som omhandlet i stk. 1 og 2, der normalt forefindes om bord på luftfartøj, som opereres af et af de kontraherende parters luftfartsselskaber, må kun aflæses på den anden kontraherende parts territorium med forhåndsgodkendelse fra dens toldmyndigheder og kan forlanges opbevaret under tilsyn eller kontrol af nævnte toldmyndigheder, indtil det reeksporteres eller på anden måde håndteres i overensstemmelse med hver af de kontraherende parters gældende toldregler.

5. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en kontraherende parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med et andet luftfartsselskab, som den anden kontraherende part yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de i denne artikels stk. 1 og 2 omhandlede genstande på den anden kontraherende parts territorium.

6. Intet i denne aftale hindrer de kontraherende parter i at opkræve skat, told, gebyrer eller afgifter på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en luftrute mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og ombordstigning er tilladt.

7. Bagage og fragt i direkte transit over en kontraherende parts territorium fritages for skat, told, afgifter og lignende gebyrer og afgifter, der ikke er baseret på omkostningerne ved den ydede tjeneste.

8. Det i stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.

9. Aftalens bestemmelser berører ikke momsområdet, bortset fra importmoms.

10. Bestemmelserne i de gældende respektive konventioner mellem en medlemsstat og Tunesien med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital påvirkes ikke af denne aftale.

ARTIKEL 10

Brugerafgifter

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale, skal de kontraherende parter sørge for, at deres lovgivning, regler eller procedurer som minimum sikrer gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del A.
2. De kontraherende parter skal sikre, at de brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden kontraherende parts luftfartsselskaber med henblik på luftfarts- og flyvekontrolltjenester, er omkostningsrelaterede og ikke-diskriminerende. I alle tilfælde må den anden kontraherende parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab.
3. De kontraherende parter skal sikre, at de brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden kontraherende parts luftfartsselskaber for anvendelse af lufthavnsfaciliteter og -tjenester, luftfartssikkerhed og dermed forbundne faciliteter og tjenester, undtagen afgifter opkrævet for levering af tjenesteydelser, der er omhandlet i denne aftales artikel 8, stk. 5 (Erhvervsmæssige aktiviteter), skal være retfærdige, rimelige, hverken uretmæssigt diskriminerende eller diskriminerende på grundlag af nationalt tilhørsforhold, og de skal være ligeligt fordelt blandt kategorierne af brugere. Uanset bestemmelserne i artikel 15, stk. 1 (Lufttrafikstyring) kan disse afgifter afspejle, men må ikke overstige, de kompetente afgiftsopkrævende myndigheders eller organers samlede omkostninger ved at stille passende faciliteter og tjenester i forbindelse med lufthavns- og luftfartssikkerhed til rådighed i lufthavnen eller inden for den pågældende lufthavns system. Afgifterne kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves brugerafgift for, skal være effektive og have den bedst mulige økonomi. I alle tilfælde må den anden kontraherende parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af de pågældende afgifter ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.
4. Hver kontraherende part pålægger de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer på dennes territorium og de luftfartsselskaber, som benytter de pågældende tjenester og faciliteter, at holde samråd og udveksle alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt vurdering af brugerafgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i stk. 2 og 3. Hver kontraherende part sikrer, at dennes kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer giver brugerne et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter og fremsætte deres bemærkninger.

ARTIKEL 11

Flybilletpriser og luftfragtrater

1. De kontraherende parter tillader, at de kontraherende parters luftfartsselskaber fastsætter flybilletpriser og luftfragtrater frit på grundlag af fri og loyal konkurrence.
2. Begge kontraherende parter må på et ikke-diskriminerende grundlag kræve, at begge kontraherende parters luftfartsselskaber underretter deres kompetente myndigheder om tariffer for tjenester med udgangspunkt i deres territorium, når det sker på et forenklet grundlag og alene er til orientering. Der må ikke kræves en sådan underretning fra luftfartsselskaberne forud for indførelsen af flybilletprisen eller luftfragtraten.
3. Der kan afholdes drøftelser mellem de kompetente myndigheder for at diskutere spørgsmål som f.eks., men ikke udelukkende, krav og procedurer for underretning om flybilletpriser og luftfragtrater, som kan være uretfærdige, urimelige, diskriminerende eller subsidierede.

ARTIKEL 12

Statistik

1. Hver kontraherende part forelægger på et ikke-diskriminerende grundlag disponible statistikker, som er påkrævet i henhold til de to kontraherende parters nationale love og forskrifter, og som med rimelighed kan kræves, vedrørende trafikflyvningen, der udøves inden for rammerne af denne aftale, for den anden kontraherende part.
2. De kontraherende parter samarbejder bl.a. inden for rammerne af Det Fælles Udvalg i henhold til denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg) med henblik på at lette udvekslingen af statistiske oplysninger for at overvåge udviklingen af lufttrafikken i henhold til denne aftale.

AFSNIT II

FORSKRIFTMÆSSIGT SAMARBEJDE

ARTIKEL 13

Flyvesikkerhed (safety)

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale, skal de kontraherende parter sørge for, at deres lovgivning, regler eller procedurer som minimum sikrer gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del B.
2. De kontraherende parters kompetente myndigheder skal i forbindelse med den lufttransport, der er omfattet af denne aftale, anerkende gyldigheden af luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og licenser, som den anden part har udstedt eller valideret, og som stadig er i kraft, forudsat at kravene til udstedelsen eller valideringen af sådanne beviser eller licenser mindst er ækvivalente med de minimumsnormer, som måtte være fastsat i medfør af konventionen. De kompetente myndigheder kan dog i forbindelse med flyvninger over eget territorium nægte at anerkende gyldigheden af beviser og licenser til deres egne statsborgere, der er udstedt eller valideret af den anden parts myndigheder.
3. De kontraherende parter kan til enhver tid anmode om konsultationer om de flyvesikkerhedsnormer, den anden kontraherende part opretholder.
4. De kontraherende parter sørger for, at hvis et luftfartøj, der er registreret hos en af de kontraherende parter, mistænkes for ikke at opfylde de internationale normer for flyvesikkerhed i henhold til konventionen og lander i lufthavne, der er åbne for international lufttrafik på den anden kontraherende parts territorium, så foretager den anden kontraherende parts kompetente myndigheder rampeinspektioner på og omkring luftfartøjet for at kontrollere dels gyldigheden af dets og dets personales dokumenter, dels luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbart synlige tilstand.
5. De kontraherende parters kompetente myndigheder kan omgående træffe alle passende foranstaltninger, hvis de har rimelig grund til at antage, at:
 - a) et luftfartøj, en luftfartøjskomponent eller en flyveoperation ikke opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller de forskriftsmæssige krav, der er anført i del B i bilag II til denne aftale
 - b) der er en stærk formodning om, at et luftfartøj eller en flyveoperation muligvis ikke opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller de forskriftsmæssige krav, der er anført i del B i bilag II til denne aftale, eller
 - c) der er en stærk formodning om mangler ved håndhævelsen eller anvendelsen af mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller de forskriftsmæssige krav, der er anført i del B i bilag II til denne aftale.

6. Hvis den ene kontraherende parts kompetente myndigheder handler i medfør af stk. 5, underretter de omgående den anden kontraherende parts kompetente myndigheder og begrunder de truffe foranstaltninger.

7. Enhver foranstaltning, som en af de kontraherende parter træffer i overensstemmelse med denne artikels stk. 5, skal ophøre, når grundlaget for at træffe disse foranstaltninger ikke længere er til stede.

8. Hvis foranstaltninger, der er truffet i medfør af stk. 5, ikke indstilles, selv om der ikke længere er grundlag for dem, kan hver af parterne indbringe sagen for Det Fælles Udvalg.

ARTIKEL 14

Luftfartssikkerhed (security)

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale, skal de kontraherende parter sørge for, at deres lovgivning, regler eller procedurer som minimum sikrer gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del C.

2. Under fuld hensyntagen til og respekt for begge kontraherende parters suverænitet kan de godkende, at en eller flere af deres lufthavne underkastes et besøg foretaget af den anden kontraherende part angående de luftfartssikkerhedsforanstaltninger, som er taget i brug. De kontraherende parter indfører de nødvendige ordninger for at udveksle oplysninger om resultaterne af sådanne besøg.

3. Hver kontraherende part bekræfter over for den anden kontraherende part sin forpligtelse til at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder særlig forpligtelserne efter konventionen, konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af kapring af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988 og konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, undertegnet i Montreal den 1. marts 1991, for så vidt begge parter er parter i disse konventioner, samt andre konventioner og protokoller om sikkerhedsbeskyttelse af den civile luftfart, som begge parter er medlemmer af.

4. De kontraherende parter yder efter anmodning hinanden al nødvendig bistand for at forhindre kapring af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger til skade for sikkerheden for sådanne luftfartøjer og deres passagerer og besætninger samt lufthavne og navigationshjælpemidler og alle andre sikkerhedstrusler mod den civile luftfart.

5. De kontraherende parter handler i deres indbyrdes forbindelser i overensstemmelse med de sikkerhedsnormer for luftfarten og – i det omfang parterne anvender den – den anbefalede praksis, som ICAO har opstillet, og som er optaget som bilag til Chicago-konventionen, i det omfang sådanne sikkerhedsbestemmelser gælder for de kontraherende

parter. Parterne forlanger, at den, der driver luftfartøjer, som er opført i deres luftfartøjsregister, og den, der driver luftfartøjer og har sit primære forretningssted eller sin faste bopæl på deres territorium, samt den, der driver lufthavne på deres territorium, handler i overensstemmelse med sådanne luftfartssikkerhedsbestemmelser.

6. De kontraherende parter sikrer, at der på deres territorium træffes effektive foranstaltninger for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder, men ikke begrænset til, screening af passagerer og deres håndbagage, screening af indskrevet bagage og udførelse af sikkerhedsundersøgelse og -kontrol af andre personer end passagerer, herunder flybesætninger, og deres medbragte genstande, og sikkerhedsundersøgelse og -kontrol af forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer og kontrol af adgang til airside og security-beskyttede områder. Disse foranstaltninger skal tilpasses for at imødegå den eskalerende trussel mod luftfartssikkerheden. De kontraherende parter er enige om, at det kan forlanges af deres luftfartsselskaber, at de overholder bestemmelserne om luftfartssikkerhed, jf. denne artikels stk. 5, og andre bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed, som den anden kontraherende part stiller krav om som forudsætning for indflyvning i eller udflyvning af denne anden kontraherende parts territorium, eller når de befinder sig på det.

7. En kontraherende part kan under fuld hensyntagen til og med respekt for den anden kontraherende parts suverænitet vedtage sikkerhedsforanstaltninger for adgangen til sit territorium, tillige med nødforanstaltninger, for at imødegå en specifik sikkerhedstrussel, som straks bør meddeles den anden kontraherende part. Hver kontraherende part skal reagere imødekommende på enhver anmodning fra den anden kontraherende part om, at der træffes rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger for at imødegå en bestemt trussel, og den første kontraherende part skal tage hensyn til de sikkerhedsforanstaltninger, som den anden part allerede anvender, og de synspunkter, den fremfører. Hver kontraherende part anerkender dog, at intet i denne artikel begrænser en kontraherende parts ret til at nægte adgang til sit territorium for flyvninger, som den anser for at udgøre en trussel mod sin sikkerhed. Medmindre dette i en nødsituation ikke er praktisk muligt, informerer hver kontraherende part forudgående den anden kontraherende part om eventuelle særlige sikkerhedsforanstaltninger, som den påtænker at indføre, og som kunne få betydelig finansiel eller operationel indflydelse på den trafikflyvning, der er omfattet af denne aftale. Med henblik på at drøfte sådanne sikkerhedsforanstaltninger kan hver kontraherende part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg).

8. Ved kapring af et civilt luftfartøj, trusler om kapring af et civilt luftfartøj eller andre ulovlige handlinger mod sikkerheden for luftfartøjer, passagerer og besætning, lufthavne og navigationshjælpemidler, eller ved trussel herom, bistår de kontraherende parter hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger med henblik på hurtigt og sikkert at bringe en sådan hændelse eller trussel til ophør.

9. Hver kontraherende part træffer alle de foranstaltninger, den finder praktisk mulige, for at sikre, at et luftfartøj, som er udsat for kapring eller anden ulovlig handling, og som befinder sig på jorden på dens territorium, tilbageholdes på jorden, medmindre dets afrejse er påkrævet på grund af et overordnet hensyn til beskyttelsen af menneskeliv. Når det er praktisk muligt, træffes sådanne foranstaltninger efter gensidige samråd.

10. Hvis en kontraherende part har rimelig grund til at antage, at den anden kontraherende part har fraveget denne artikels bestemmelser om luftfartssikkerhed, anmoder denne kontraherende part om øjeblikkelige samråd med den anden kontraherende part.

11. Uden at gyldigheden af denne aftales artikel 4 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspension og begrænsning af tilladelser) derved indskrænkes, er den omstændighed, at det ikke lykkes at nå frem til en tilfredsstillende løsning inden for femten (15) dage efter, at et sådant ønske er fremsat, tilstrækkelig grund til at afvise, tilbagekalde, begrænse eller opstille betingelser for den tilladelse til at operere, der er udstedt til et eller flere af en sådan anden kontraherende parts luftfartsselskaber.

12. Hvis en umiddelbar og ekstraordinær trussel gør det nødvendigt, kan en af de kontraherende parter træffe foreløbige foranstaltninger, inden der er gået femten (15) dage af den periode, som er omhandlet i denne artikels stk. 11.

13. Foranstaltninger truffet efter denne artikels stk. 11 ophæves, så snart den anden part opfylder denne artikels bestemmelser til fulde.

ARTIKEL 15

Luftrafikstyring

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale, skal de kontraherende parter sørge for, at deres gældende lovgivning, regler eller procedurer som minimum sikrer gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport i denne aftales bilag II, del D, og ICAO's procedurer for luftfartstjenester på de områder, der ikke er omfattet af EU's rammebestemmelser, på de nedenfor anførte betingelser.

2. De kontraherende parter forpligter sig til at sikre det størst mulige samarbejde om luftrafikstyring for at udvide det fælles europæiske luftrum til også at omfatte Tunesien og således forbedre de nuværende flyvesikkerhedsnormer og almenflyvningens overordnede effektivitet i Europa, optimere kapaciteten og begrænse forsinkelser mest muligt. Med henblik herpå vil Tunesien deltage som observatør i Udvalget for det Fælles Luftrum. Det Fælles Udvalg har til opgave at overvåge og lette samarbejdet om luftrafikstyring.

3. For at lette opfyldelsen af målene for det fælles europæiske luftrum på deres territorier:

a) træffer Tunesien de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse sin luftrafikstyring, institutionelle strukturer og overvågningsstrukturer med henblik på luftrafikstyringen i overensstemmelse med det fælles europæiske luftrum, navnlig hvad angår luftfartssikkerhed

b) indfører Tunesien bl.a. en relevant national tilsynsmyndighed, der som minimum er funktionelt uafhængig af udøvere(n) af luftfartstjenester

c) inddrager Den Europæiske Union Tunesien i relevante operationelle initiativer på områderne luftfartstjenester, luftrum og interoperabilitet, som udspringer af etableringen af det fælles europæiske luftrum, navnlig via:

- i). Tunesiens samarbejde eller associering med en funktionel luftrumsblok
- ii). deltagelse i det fælles europæiske luftrums netfunktioner og navnlig udvekslingen af data om trafikstrømmene
- iii). tilpasning til SESAR-implementeringsplanen
- iv). styrkelse af interoperabiliteten og

d) samarbejder de kontraherende parter inden for ordningen for Den Europæiske Unions præstationsordning med henblik på at optimere den generelle flyveeffektivitet, mindske omkostningerne og øge de eksisterende systemers sikkerhed og kapacitet. Samarbejdet bygger navnlig på redskaber til overvågning af resultatindikatorer og anvendelsen af redskaber vedrørende forvaltning og udformning af luftrummet.

ARTIKEL 16

Miljøbeskyttelse

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale, skal de kontraherende parter sørge for, at deres lovgivning, regler eller procedurer som minimum sikrer gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del E.

2. De kontraherende parter støtter behovet for at beskytte miljøet ved at fremme bæredygtig udvikling inden for luftfart. De kontraherende parter vil samarbejde om at udpege de udfordringer, der følger af luftfartens miljøpåvirkninger.

3. De kontraherende parter anerkender betydningen af at arbejde sammen for at undersøge og i videst mulig udstrækning mindske luftfartens miljøkonsekvenser i overensstemmelse med målene i denne aftale.

4. De kontraherende parter anerkender betydningen af at bekæmpe klimaændringer og dermed bekæmpe drivhusgasemissioner fra luftfarten, både på nationalt og internationalt plan. De kontraherende parter er enige om at intensivere samarbejdet om disse spørgsmål, herunder gennem relevante multilaterale aftaler, navnlig med gennemførelse af globale markedsbaserede foranstaltninger som aftalt på ICAO's 39. samling og anvendelse af den mekanisme for bæredygtig udvikling, der er oprettet ved artikel 6.4 i Parisaftalen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer med henblik på at udvikle omfattende markedsbaserede internationale foranstaltninger for at mindske drivhusgasemissioner fra luftfartssektoren og andre aspekter, jf. artikel 6, af særlig interesse for emissioner fra international luftfart.

5. De kontraherende parter forpligter sig til at udveksle oplysninger og føre en regelmæssig dialog mellem eksperter for at udbygge samarbejdet med sigte på at mindske luftfartens indvirkning på miljøet, herunder:

a) forskning og udvikling angående miljøvenlig luftfartsteknologi

b) innovation inden for lufttrafikstyring for at mindske luftfartens miljøpåvirkninger

c) forskning og udvikling af bæredygtige nye brændstoffer til luftfart

d) udveksling af synspunkter om spørgsmål vedrørende luftfartens miljøpåvirkninger og nedbringelse af luftfartens emissioner med indvirkning på klimaet og

e) afbødning og overvågning af støj for at begrænse luftfartens indvirkning på miljøet.

6. De kontraherende parter forpligter sig ligeledes i overensstemmelse med deres forpligtelser og rettigheder som følge af multilaterale miljømæssige tilsagn til effektivt at udbygge samarbejdet, herunder det finansielle og teknologiske samarbejde, i forbindelse med foranstaltninger, som tager sigte på at mindske drivhusgasemissionerne fra den internationale luftfart.

7. De kontraherende parter erkender nødvendigheden af at træffe egnede foranstaltninger til at forebygge eller gribe ind over for luftfartens indvirkning på miljøet, forudsat at de pågældende foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til folkeretten.

ARTIKEL 17

Luffartsselskabers erstatningsansvar

De kontraherende parter bekræfter deres forpligtelser i henhold til internationale konventioner, der er ratificeret af de to kontraherende parter.

ARTIKEL 18

Forbrugerbeskyttelse

Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale, skal de kontraherende parter sørge for, at deres lovgivning, regler eller procedurer som minimum sikrer gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del F.

ARTIKEL 19

Sociale aspekter

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale, skal de kontraherende parter sørge for, at deres lovgivning, regler eller procedurer som minimum sikrer gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del G.
2. De kontraherende parter anerkender betydningen af at overveje virkningerne af denne aftale for arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforholdene og arbejdsvilkårene. De kontraherende parter forpligter sig til at samarbejde om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold inden for rammerne af denne aftale, navnlig med hensyn til indvirkningen på beskæftigelse, grundlæggende arbejdstagerrettigheder, arbejdsvilkår, social beskyttelse og social dialog.
3. De kontraherende parter fremmer gennem deres love, bestemmelser og praksis høje niveauer af social beskyttelse og beskæftigelse i den civile luftfartssektor.
4. De kontraherende parter erkender vigtigheden af de gavnlige virkninger, der opstår, når betydelige økonomiske gevinster fra åbne og konkurrencebaserede markeder kombineres med høje arbejdsstandarder for de ansatte. De kontraherende parter gennemfører nærværende aftales bestemmelser på en sådan måde, at det fremmer høje arbejdsstandarder uanset de pågældende luftfartsselskabers ejerskab eller art og bidrager til at sikre, at de rettigheder og principper, der er fastlagt i deres respektive lovgivninger, ikke undergraves, men gennemføres på effektiv vis.
5. De kontraherende parter forpligter sig til i deres lovgivning og praksis at fremme og effektivt gennemføre de internationalt anerkendte grundlæggende arbejdsstandarder som fastlagt i Den Internationale Arbejdsorganisations grundlæggende konventioner, der er ratificeret af Tunesien og EU's medlemsstater.
6. De kontraherende parter forpligter sig til at fremme andre internationalt anerkendte standarder og aftaler på det arbejdsmarkeds- og sociale område med relevans for den civile luftfart og deres effektive gennemførelse og anvendelse i deres nationale lovgivning.
7. Hver kontraherende part kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg til at behandle arbejdsmarkeds- og beskæftigesspørgsmål, som den anmodende part har identificeret som betydelige.

AFSNIT III

INSTITUTIONELLE BESTEMMELSER

ARTIKEL 20

Fortolkning og gennemførelse

1. De kontraherende parter træffer alle foranstaltninger af generel eller specifik art, der kræves for at sikre opfyldelsen af de forpligtelser, denne aftale fører med sig, og afstår fra alle foranstaltninger, der kan bringe virkeliggørelsen af aftalens mål i fare.
2. Hver kontraherende part er ansvarlig for håndhævelsen af denne aftale på eget territorium.
3. De kontraherende parter giver hver især den anden kontraherende part alle nødvendige oplysninger og enhver nødvendig bistand, jf. dog gældende love og forskrifter i den pågældende kontraherende part, i forbindelse med undersøgelser af eventuelle overtrædelser, som den anden kontraherende part foretager inden for rammerne af sine beføjelser i henhold til denne aftale.
4. Når de kontraherende parter udøver de beføjelser, denne aftale giver dem, i anliggender, som er af interesse for den anden kontraherende part, og som berører den anden kontraherende parts myndigheder eller virksomheder, skal den anden kontraherende parts kompetente myndigheder underrettes om alle enkeltheder og have lejlighed til at udtale sig, inden den endelige afgørelse træffes.

ARTIKEL 21

Det Fælles Udvalg

1. Der nedsættes et udvalg bestående af repræsentanter for de kontraherende parter (herefter benævnt "Det Fælles Udvalg"), hvis opgave skal være at forvalte aftalen og sikre, at den gennemføres korrekt. I det øjemed udarbejder Det Fælles Udvalg henstillinger og træffer afgørelser om de anliggender, som er omfattet af denne aftale.
2. Det Fælles Udvalg arbejder og træffer afgørelser på grundlag af konsensus. Det Fælles Udvalgs vedtagne afgørelser er bindende for de kontraherende parter.
3. Det Fælles Udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.
4. Det Fælles Udvalg mødes efter behov, dog mindst én gang om året. De kontraherende parter kan hver især anmode om, at der indkaldes til et møde i Det Fælles Udvalg.
5. En kontraherende part kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse problemer med fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt, og senest to (2) måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem de kontraherende parter.
6. De kontraherende parter udveksler oplysninger og konsulterer efter anmodning fra den ene hinanden i Det Fælles Udvalg for at sikre, at aftalen gennemføres korrekt.
7. Det Fælles Udvalg validerer ved en afgørelse den evaluering, som Den Europæiske Union har foretaget vedrørende Tunesiens gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige

krav og standarder, der er fastsat i Den Europæiske Unions lovgivning, som beskrevet i punkt 1 i bilag I til denne aftale (Overgangsbestemmelser).

8. Det Fælles Udvalg undersøger spørgsmål vedrørende investeringer i de kontraherende parters luftfartsselskaber og ændringer i den effektive kontrol af de kontraherende parters luftfartsselskaber.

9. Det Fælles Udvalg skal også udvikle samarbejdet, idet det navnlig, men ikke udelukkende, skal fokusere på at:

a) undersøge markedsvilkår, der påvirker lufttrafikken i henhold til denne aftale

b) finde effektive løsninger på spørgsmål vedrørende forretningsvirksomhed og kommercielle muligheder, jf. denne aftales artikel 8 (Erhvervs-mæssige aktiviteter), som bl.a. kan hæmme markedsadgangen og en gnidningsløs udøvelse af trafikflyvning inden for rammerne af denne aftale som et middel til at sikre loyal konkurrence, harmonisering af lovgivning og mindske de forskriftsmæssige byrder for udøvelsen af trafikflyvning

c) udveksle oplysninger, herunder om ændringer af de respektive kontraherende parters love, forskrifter og politikker, som kan have en indvirkning på trafikflyvning

d) overveje potentielle områder, hvor denne aftale kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af denne aftale eller af betingelser og procedurer for andre parters tiltrædelse af denne aftale

e) drøfte generelle spørgsmål vedrørende investering, ejerskab og kontrol

f) udbygge det forskriftsmæssige samarbejde og det gensidige tilsagn om at opnå gensidig anerkendelse af og tilnærmelse mellem regler og foranstaltninger

g) fremme samrådene i relevante tilfælde om lufttransportspørgsmål, der behandles i internationale organisationer, inden for rammerne af forbindelserne med tredjelande og i multilaterale aftaler, herunder overvejelser om, hvorvidt en fælles optræden har relevans

h) lette udvekslingen af statistiske oplysninger mellem parterne med henblik på at overvåge udviklingen i trafikflyvningen inden for rammerne af denne aftale og

i) overveje de arbejdsmarkeds-mæssige konsekvenser af aftalen, efterhånden som den gennemføres, og udarbejde passende reaktioner på legitime problemstillinger.

10. Hvis Det Fælles Udvalg ikke træffer afgørelse i et spørgsmål senest seks (6) måneder efter, at det er blevet indbragt, kan de kontraherende parter træffe nødvendige midlertidige beskyttelsesforanstaltninger efter denne aftales artikel 23 (Beskyttelsesforanstaltninger).

11. Denne aftale er ikke til hinder for samarbejde og drøftelser mellem de kontraherende parters kompetente myndigheder uden for Det Fælles Udvalg, herunder på områderne sikkerhed, miljø, lufttrafikstyring, luftfartsinfrastruktur, konkurrence og forbrugerbeskyttelse. De kontraherende parter underretter Det Fælles Udvalg om de resultater af et sådant

samarbejde og sådanne drøftelser, som vil kunne få indvirkning på gennemførelsen af denne aftale.

ARTIKEL 22

Twistbilæggelse og voldgift

1. Alle tvister vedrørende anvendelse eller fortolkning af denne aftale undtagen spørgsmål i medfør af denne aftales artikel 7 (Loyal konkurrence), som ikke løses ved et møde i Det Fælles Udvalg, kan efter aftale mellem de kontraherende parter henvises til en person eller et organ med henblik på en afgørelse. Når de kontraherende parter ikke til enighed, henvises tvisten efter anmodning fra en af parterne til voldgift i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i denne artikel.

2. Anmodningen om voldgift fremsættes skriftligt over for den anden kontraherende part. Den klagende kontraherende part angiver i sin anmodning den pågældende foranstaltning og begrundet, hvorfor den er uforenelig med bestemmelserne i denne aftale, således at retsgrundlaget for klagen belyses tilstrækkeligt.

3. Medmindre de kontraherende parter aftaler andet, nedsættes der en voldgiftsret med tre medlemmer som følger:

a) Inden tyve (20) dage efter modtagelse af anmodningen om en voldgiftsavgørelse udpeger hver af de kontraherende parter en voldgiftsdommer. Inden tredive (30) dage efter udpegelse af disse to voldgiftsdommere enes disse om udpegelsen af en tredje voldgiftsdommer, der agerer som formand for voldgiftsretten.

b) Hvis en af de kontraherende parter ikke udpeger en voldgiftsdommer, eller hvis den tredje dommer ikke udpeges i overensstemmelse med litra a), kan den ene eller anden af de kontraherende parter anmode formanden for ICAO-Rådet om at udpege den eller de nødvendige dommere inden tredive (30) dage efter modtagelse af anmodningen. Hvis formanden for ICAO-Rådet er statsborger i Tunesien eller i en medlemsstat, foretages udpegelsen af den længst fungerende næstformand i dette Råd, som ikke er udelukket af samme grund.

4. Datoen for nedsættelse af voldgiftsretten er den dato, på hvilken den sidste af de tre voldgiftsmænd accepterer udnævnelser.

5. Hvis en af de kontraherende parter anmoder herom, træffer voldgiftsretten senest ti (10) dage efter nedsættelsen af denne afgørelse om, hvorvidt den skønner, at sagen haster.

6. Efter anmodning fra en kontraherende part kan voldgiftsretten pålægge den anden kontraherende part at iværksætte midlertidige afhjælpende foranstaltninger, indtil voldgiftsretten træffer sin endelige afgørelse.

7. Voldgiftsretten forelægger de kontraherende parter en interimrapport, hvori der redegøres for de faktiske omstændigheder, anvendeligheden af relevante bestemmelser og

grundlaget for rettens konklusioner og henstillinger senest halvfems (90) dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsretten, at den ikke kan overholde denne frist, skal formanden for voldgiftsretten meddele de kontraherende parter dette skriftligt med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at indgive sin interimrapport. Interimrapporten må under ingen omstændigheder forelægges senere end et hundrede og tyve (120) dage efter nedsættelsen af voldgiftsretten.

8. En kontraherende part kan indgive en skriftlig anmodning til voldgiftsretten om at revidere visse aspekter af interimrapporten senest fjorten (14) dage efter forelæggelsen.

9. I hastende tilfælde bestræber voldgiftsretten sig mest muligt på at afgive interimrapporten efter senest femogfyrre (45) dage og under alle omstændigheder senest tres (60) dage efter datoen for nedsættelsen af retten. En kontraherende part kan skriftligt anmode voldgiftsretten om at genbehandle visse aspekter af interimrapporten senest syv (7) dage efter forelæggelsen af rapporten.

10. Efter at have undersøgt eventuelle skriftlige bemærkninger fra de kontraherende parter vedrørende interimrapporten kan voldgiftsretten ændre sin rapport og foretage yderligere undersøgelser, hvis den finder det hensigtsmæssigt. Den endelige kendelse skal indeholde en fyldestgørende analyse af de anbringender, der er fremført på stadiet for interimsgenbehandlingen, samt klare svar på de kontraherende parters spørgsmål og bemærkninger.

11. Voldgiftsretten meddeler sin endelige kendelse til de kontraherende parter senest et hundrede og tyve (120) dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsretten, at den ikke kan overholde denne frist, skal formanden for voldgiftsretten meddele de kontraherende parter dette skriftligt med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at afgive sin endelige kendelse. Den endelige kendelse må under ingen omstændigheder forelægges senere end et hundrede og halvtres (150) dage efter nedsættelsen af voldgiftsretten.

12. I hastende tilfælde bestræber voldgiftsretten sig på at afgive sin endelige kendelse senest tres (60) dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsrettens formand, at denne frist ikke kan overholdes, skal vedkommende meddele de kontraherende parter dette skriftligt med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at afgive sin interimrapport. Den endelige kendelse må under ingen omstændigheder forelægges senere end femoghalvfjerds (75) dage efter nedsættelsen af voldgiftsretten.

13. De kontraherende parter kan indgive anmodninger om at få uddybet den endelige kendelse inden for ti (10) dage fra forelæggelsen; denne afklaring gives inden for femten (15) dage efter modtagelsen af anmodningen.

14. Finder voldgiftsretten, at denne aftales bestemmelser er tilsidesat, og den ansvarlige kontraherende part ikke efterkommer rettens endelige kendelse eller ikke når til enighed med den anden kontraherende part om en gensidigt tilfredsstillende løsning senest fyre (40) dage efter forelæggelsen af rettens endelige kendelse, kan den anden kontraherende part suspendere anvendelsen af ligebehandlingen i medfør af denne aftale, eller kan helt eller delvis, hvis det

er relevant, suspendere gennemførelsen af denne aftale, indtil den ansvarlige kontraherende part efterkommer rettens endelige kendelse, eller indtil de kontraherende parter er nået til enighed om en gensidigt acceptabel løsning.

ARTIKEL 23

Beskyttelsesforanstaltninger

1. Finder en af de kontraherende parter, at den anden kontraherende part har tilsidesat en forpligtelse, som påhviler den i henhold til denne aftale, kan den træffe passende foranstaltninger. Omfang og varighed af beskyttelsesforanstaltninger skal begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at afhjælpe problemet eller opretholde balancen i aftalen. Der vælges fortrinsvis foranstaltninger, som forstyrrer denne aftales funktion mindst muligt.
2. En kontraherende part, som overvejer at træffe beskyttelsesforanstaltninger, underretter den anden kontraherende part via Det Fælles Udvalg og fremlægger alle relevante oplysninger.
3. De kontraherende parter indleder straks samråd i Det Fælles Udvalg for at finde en løsning, der kan accepteres af dem begge.
4. Den pågældende kontraherende part må først træffe beskyttelsesforanstaltninger en måned efter datoen for den i stk. 2 nævnte underretning, medmindre den i stk. 3 nævnte samrådsprocedure afsluttes inden udløbet af denne frist, jf. dog denne aftales artikel 3, stk. 1, litra c), (Tilladelse til at operere) og artikel 4, stk. 1, litra d), (Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse).
5. Den pågældende kontraherende part underretter straks Det Fælles Udvalg om de trufne foranstaltninger og fremlægger alle relevante oplysninger.
6. Foranstaltninger efter denne artikel ophæves, så snart den forsømmelige kontraherende part opfylder denne aftales bestemmelser.

ARTIKEL 24

Forhold til andre aftaler

1. Denne aftale har forrang frem for de relevante bestemmelser i eksisterende bilaterale aftaler og overenskomster mellem de kontraherende parter på tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale, jf. dog denne artikels stk. 2.
2. Forudsat, at der ikke diskrimineres mellem Den Europæiske Unions luftfartsselskaber på grundlag af nationalt tilhørsforhold:
 - a) er det stadig tilladt at udøve eksisterende trafikrettigheder eller gunstigere bestemmelser eller behandlinger om ejerskab, trafikrettigheder, kapacitet, trafikhyppighed, luftfartøjstype

eller -skift, fælles rutenumre og prisfastsættelse, jf. eksisterende aftaler eller overenskomster mellem de kontraherende parter på tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale, som ikke er omfattet af denne aftale, eller som er mere gunstige eller fleksible end nærværende aftale med hensyn til de berørte luftfartsselskabers frihed

b) skal en tvist mellem de kontraherende parter med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelser eller behandlinger i henhold til aftaler eller overenskomster mellem de kontraherende parter er mere gunstige eller fleksible, bilægges i henhold til den tvistbilæggelsesordning, der er omhandlet i artikel 22 (Tvistbilæggelse og voldgift). Tvister om forholdet mellem modstridende bestemmelser eller behandlinger bør også bilægges inden for rammerne af den tvistbilæggelsesordning, der er omhandlet i artikel 22.

3. Hvis de kontraherende parter bliver parter i en multilateral aftale eller støtter en beslutning truffet af ICAO eller en anden international organisation, som drejer sig om forhold, der er omfattet af nærværende aftale, holder de kontraherende parter samråd rettidigt i Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med nærværende aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg) for at fastslå, om aftalen skal tilpasses for at tage højde for denne situation.

ARTIKEL 25

Regional dialog

De kontraherende parter forpligter sig til at føre en løbende dialog for at sikre denne aftales sammenhæng med Barcelonaprocessen og søger som deres endelige mål at etablere et fælles luftfartsområde for Euro-Middelhavsområdet. Derfor skal muligheden for at opnå indbyrdes enighed om ændringer for at tage hensyn til tilsvarende Euro-Middelhavs-luftfartsaftaler drøftes i Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med artikel 21, stk. 9 (Det Fælles Udvalg).

ARTIKEL 26

Ændringer

1. Hvis en af de kontraherende parter ønsker at ændre aftalens bestemmelser, underretter den Det Fælles Udvalg herom.

2. De kontraherende parter kan efter fælles overenskomst foretage enhver ændring af denne aftale efter de samråd, der afholdes i overensstemmelse med denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg). Ændringerne træder i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i denne aftales artikel 30 (Ikrafttræden).

3. Det Fælles Udvalg kan efter forslag fra en af de kontraherende parter og i overensstemmelse med denne artikel beslutte med konsensus at ændre bilagene til aftalen.

4. Denne aftale er ikke til hinder for, at parterne ensidigt kan vedtage ny lovgivning eller ændre deres gældende lovgivning om lufttransport og dermed beslægtede områder nævnt i

denne aftales bilag II, forudsat at princippet om ikke-forskelsbehandling og bestemmelserne i denne aftale overholdes.

5. Når en af de kontraherende parter påtænker at indføre ny lovgivning eller en ændring af den gældende lovgivning på området lufttransport eller et dermed beslægtet område som nævnt i denne aftales bilag II, oplyser den den anden kontraherende part herom i den udstrækning, det er hensigtsmæssigt og muligt. Hvis en af de kontraherende parter anmoder herom, kan en indledende udveksling af synspunkter finde sted i Det Fælles Udvalg.

6. Så snart en kontraherende part har vedtaget ny lovgivning eller ændret sin gældende lovgivning om lufttransport eller et dermed beslægtet område som nævnt i bilag II, der kan påvirke denne aftales rette funktion, underretter den den anden kontraherende part senest tredive (30) dage efter vedtagelsen eller ændringen. Efter anmodning fra en af de kontraherende parter drøfter Det Fælles Udvalg senest tres (60) dage senere, hvilke følger sådan ny lovgivning eller ændring vil få for denne aftales mulighed for at fungere efter hensigten.

7. Efter informationsudvekslingen i stk. 6 skal Det Fælles Udvalg:

a) træffe afgørelse om at ændre denne aftales bilag II, således at den pågældende nye lovgivning eller ændring indarbejdes i den, om nødvendigt på grundlag af gensidighed

b) vedtage en afgørelse om, at den pågældende nye lovgivning eller ændring betragtes som værende i overensstemmelse med denne aftale eller

c) anbefale andre foranstaltninger, der skal vedtages inden for en rimelig tidsfrist for at sikre, at aftalen kan fungere efter hensigten.

ARTIKEL 27

Opsigelse

Hver af de kontraherende parter kan på et hvilket som helst tidspunkt skriftligt via de diplomatiske kanaler meddele den anden kontraherende part sin beslutning om at bringe aftalen til ophør. Denne meddelelse skal samtidig fremsendes til ICAO og FN's sekretariat. Aftalen ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafiksæson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige opsigelse af aftalen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage efter fælles aftale mellem de kontraherende parter inden udgangen af denne periode.

ARTIKEL 28

Registrering af aftalen

Denne aftale og alle ændringer deraf registreres hos ICAO i overensstemmelse med konventionens artikel 83 og i De Forenede Nationers sekretariat i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers pagt, efter at de er trådt i kraft.

ARTIKEL 29

Nye medlemsstaters tiltrædelse til Den Europæiske Union

1. Stater, som bliver medlemmer af Den Europæiske Union efter undertegnelsen af denne aftale, kan få lov til at tiltræde aftalen.
2. En EU-medlemsstat tiltræder aftalen ved at deponere en tiltrædelsesakt hos Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union, som underretter parterne og Europa-Kommissionen om, at en tiltrædelsesakt er deponeret og datoen herfor. Tiltrædelsen får virkning 30 dage efter datoen for deponering af tiltrædelsesakten.
3. Aftalens artikel 24, stk. 1 og 2, finder tilsvarende anvendelse på eksisterende aftaler og overenskomster, der gælder på tidspunktet for en medlemsstats tiltrædelse af Den Europæiske Union.

ARTIKEL 30

Ikrafttræden

Denne aftale træder i kraft én måned efter datoen på den sidste note i en udveksling af diplomatiske noter mellem de kontraherende parter, hvor de bekræfter, at alle nødvendige procedurer for denne aftales ikrafttræden er afsluttet. Med henblik på denne udveksling fremsender Tunesien til Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union sin diplomatiske note til Den Europæiske Union og dens medlemsstater, og Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union fremsender til Tunesien den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater. Den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater skal omfatte meddelelserne fra hver medlemsstat, som bekræfter, at den pågældende medlemsstats nødvendige procedurer for denne aftales ikrafttræden er afsluttet.

Til bekræftelse heraf har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

Udfærdiget i [...] den [...] i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, irsk, italiensk, kroatisk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk, ungarsk og arabisk, idet hver tekst har samme gyldighed.

For Republikken Tunesien

For Den Europæiske Union

For Kongeriget Belgien

For Republikken Bulgarien
For Tjekkiet
For Kongeriget Danmark
For Forbundsrepublikken Tyskland
For republikken Estland
For Irland
For Den Helleniske Republik
For Kongeriget Spanien
For Den Franske Republik
For Republikken Kroatien
For Den Italienske Republik
For Republikken Cypern
For Republikken Letland
For Republikken Litauen
For Storhertugdømmet Luxembourg
For Ungarn
For Malta
For Kongeriget Nederlandene
For Republikken Østrig
For Republikken Polen
For Den Portugisiske Republik
For Rumænien
For Republikken Slovenien
For Den Slovakiske Republik
For Republikken Finland
For Kongeriget Sverige

BILAG I

OVERGANGSBESTEMMELSER

1. Tunesiens gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder, der er fastsat i Den Europæiske Unions lovgivning om lufttransport som anført i bilag II, skal evalueres på Den Europæiske Unions ansvar og på dette grundlag valideres med en afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg. Denne evaluering skal være foretaget senest to (2) år efter aftalens ikrafttræden.
 2. Tunesiens gradvise tilnærmelse til de forskriftsmæssige krav og standarder, der er fastsat i Den Europæiske Unions lovgivning om lufttransport som anført i aftalens bilag II, kan evalueres regelmæssigt. Evalueringerne udføres af Europa-Kommissionen i samarbejde med Tunesien.
 3. Tunesiens gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder, der er fastsat i Den Europæiske Unions lovgivning om luftfartssikkerhed, skal evalueres på Den Europæiske Unions ansvar og på dette grundlag valideres med en afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg. En sådan evaluering skal være foretaget senest tre (3) år efter aftalens ikrafttræden.
 4. Bestemmelserne i stk. 6 (Statsstøtte eller -tilskud) i artikel 7 (Loyal konkurrence) vil træde i kraft tre (3) år efter datoen for undertegnelsen af denne aftale.
-

BILAG Ia

Overgangsbestemmelser vedrørende Tunis–Carthage International Airport

Uanset bestemmelserne i aftalens artikel 2, stk. 3, litra c), er Tunis-Carthage International Airport underlagt følgende overgangsbestemmelser i en periode på fem år fra datoen for undertegnelsen af aftalen for de aftalte passagerbefordringstjenester alene eller kombineret:

1. Hvis der foreligger en gældende bilateral aftale mellem Tunesien og en EU-medlemsstat, tildeles udpegelsen og 3. og 4. frihedsrettigheder til og fra Tunis-Carthage International Airport efter ovennævnte bilaterale aftaler, uanset med hvilken trafikhyppighed der opereres:
 - til de tunesiske luftfartsselskaber, som indehaver en gyldig tilladelse til at operere, og
 - til de EU-luftfartsselskaber, som indehaver en gyldig tilladelse til at operere, der er udstedt af den EU-medlemsstat, hvorfra eller hvortil flyvningen opereres.
2. Ordningerne for ensidig udpegelse i de eksisterende bilaterale aftaler mellem Tunesien og medlemsstaterne erstattes af ordninger for gensidig udpegelse.
3. For de eksisterende bilaterale aftaler, som indeholder en klausul af Bermuda-typen, finder afsnit 1 anvendelse, og foretages der færre end ti (10) flyvninger på dagen for undertegnelsen af aftalen, fastsættes antallet af ugentlige flyvninger til 10, medmindre de kontraherende parter beslutter at gå videre endnu i henhold til deres bilaterale aftaler.
4. For medlemsstater, med hvilke Tunesien ikke har en bilateral luftfartsaftale, eller hvor den eksisterende bilaterale luftfartsaftale fastsætter færre end 10 ugentlige flyvninger til og fra Tunis Carthage International Airport, fastsættes antallet af ugentlige flyvninger til og fra den pågældende lufthavn til 10 ugentlige flyvninger med en ordning for gensidig udpegelse for Tunesiens luftfartsselskaber, som indehaver en gyldig tilladelse til at operere, og for EU-luftfartsselskaber, som indehaver en gyldig tilladelse til at operere udstedt af den EU-medlemsstat, hvorfra eller hvortil flyvningen opereres.
5. En årlig stigning på 10 % vil blive tildelt ovennævnte antal flyvninger i dette bilag med virkning fra et år efter undertegnelsen af aftalen.
6. De kontraherende parter drøfter hurtigst muligt ethvert spørgsmål vedrørende fortolkningen og gennemførelsen af dette bilag i Det Fælles Udvalg.

BILAG II

(vil blive ajourført regelmæssigt)

LISTE OVER EU-REGLER FOR CIVIL LUFTFART

Den tunesiske part skal sikre, at forskriftsmæssige krav og standarder i de gældende bestemmelser i følgende retsakter gennemføres og anvendes i Tunesiens gældende lovgivning, regler eller procedurer i overensstemmelse med denne aftale. Den tunesiske part sørger for, at eventuelle specifikke tilpasninger af hver enkelt retsakt i givet fald indføres i Tunesiens gældende lovgivning, regler eller procedurer.

A. LUFTFARTSLIBERALISERING OG ANDRE REGLER FOR CIVIL LUFTFART

Nr. 1008/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 2, 5, 7, 11, artikel 23, stk. 1, artikel 24 og bilag I

Nr. 785/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, som **ændret ved**:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 285/2010

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-8

Nr. 2009/12

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-11

Nr. 96/67

Rådets direktiv af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-9, artikel 11-21 og bilag I

For så vidt angår anvendelsen af artikel 20, stk. 2, læses ordet "Kommissionen" som "Det Fælles Udvalg".

B. FLYVESIKKERHED (safety)

Flyvesikkerheden inden for civil luftfart og EASA-grundforordningen

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF, ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 690/2009,
- Forordning (EF) nr. 1108/2009,
Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-3 (alene første stykke) og bilaget
- Forordning (EU) nr. 6/2013
- Forordning (EU) 2016/4

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-16 og bilag I-Vb.

flyveoperationer

Nr. 965/2012

Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, **ændret ved**:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 800/2013 af 14. august 2013,
- Kommissionens forordning (EU) nr. 71/2014 af 27. januar 2014,
- Kommissionens forordning (EU) nr. 83/2014 af 29. januar 2014,
- Kommissionens forordning (EU) nr. 379/2014 af 7. april 2014,
- Kommissionens forordning (EU) 2015/140 af 29. januar 2015,
- Kommissionens forordning (EU) 2015/1329 af 31. juli 2015,
- Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015,
- Kommissionens forordning (EU) 2015/2338 af 11. december 2015,
- Forordning (EU) 2016/1199,
- Forordning (EU) 2017/363

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-9a og bilag I-VIII

Nr. 1332/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 1332/2011 af 16. december 2011 om fastlæggelse af fælles krav til udnyttelse af luftrummet og operationelle procedurer til forebyggelse af kollisioner i luften, **ændret ved**

- Kommissionens forordning (EU) 2016/583 af 15. april 2016.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-5 og bilaget

Flyvebesætninger

Nr. 1178/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, **ændret ved**:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 af 30. marts 2012,
- Kommissionens forordning (EU) nr. 70/2014 af 27. januar 2014,
- Kommissionens forordning (EU) nr. 245/2014 af 13. marts 2014,
- Kommissionens forordning (EU) 2015/445 af 17. marts 2015,
- Kommissionens forordning (EU) 2016/539 af 6. april 2016.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-11 og bilag I-IV.

Havariundersøgelser

Nr. 996/2010

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF, **ændret ved**:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-23, bortset fra artikel 7, stk. 4, og artikel 19 (ophævet ved forordning (EU) nr. 376/2014).

Nr. 2012/780

Kommissionens afgørelse af 5. december 2012 om adgangsrettigheder til det centrale europæiske register over sikkerhedsanbefalinger i henhold til artikel 18, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-5.

Luftdygtighed ved ibrugtagning

Nr. 748/2012

Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer, **ændret ved**:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 7/2013 af 8. januar 2013,

- Kommissionens forordning (EU) nr. 69/2014 af 27. januar 2014,
- Kommissionens forordning (EU) 2015/1039 af 30. juni 2015,
- Kommissionens forordning (EU) 2016/15.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-10 og bilag I.

Vedvarende luftdygtighed

Nr. 1321/2014

Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver, **ændret ved**:

- Kommissionens forordning (EU) 2015/1088 af 3. juli 2015 om ændring af forordning (EU) nr. 1321/2014 hvad angår lempelser for vedligeholdelsesprocedurer for almindelige luftfartøjer,
- Kommissionens forordning (EU) 2015/1536 af 16. september 2015 om ændring af forordning (EU) nr. 1321/2014 hvad angår tilpasning af reglerne for vedvarende luftdygtighed til forordning (EF) nr. 216/2008, kritiske vedligeholdelsesopgaver og kontrol af luftfartøjers vedvarende luftdygtighed.
- Kommissionens forordning (EU) 2017/334.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-6 og bilag I-IV.

Supplerende luftdygtighedsspecifikationer

Nr. 2015/640

Kommissionens forordning af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012.

Flyvepladser

Nr. 139/2014

Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-10 og bilag I-IV.

Luftrafikstyring / luftfartstjenester

Nr. 2015/340

Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveledercertifikater i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-10 og bilag I-IV.

Nr. 373/2017

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011.

Indberetning af begivenheder

Nr. 376/2014

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-7; artikel 9, stk. 3; artikel 10, stk. 2-4; artikel 11, stk. 1 og 7; artikel 13, undtagen nr. 9); artikel 14-16; artikel 21 – bilag I-III.

Nr. 2015/1018

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 og bilag I-V.

EU-liste over luftfartsselskaber, der af hensyn til flyvesikkerheden er omfattet af driftsforbud i Unionen

Nr. 474/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, **ændret ved:**

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/963 af 16. juni 2016.

Tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart

Nr. 3922/91

Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, **ændret ved:**

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1899/2006 af 12. december 2006,
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1900/2006 af 20. december 2006,
- Kommissionens forordning (EF) nr. 8/2008 af 11. december 2007,

- Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008,

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-10, bortset fra artikel 4, stk. 1, artikel 8, stk. 2 (2. punktum), artikel 12-13 og bilag I-III.

C. LUFTFARTSSIKKERHED (security)

Nr. 300/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-15, artikel 18, 21 og bilaget.

Nr. 272/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 af 2. april 2009 om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed som fastlagt i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008, **ændret ved:**

- Kommissionens forordning (EU) nr. 297/2010 af 9. april 2010,
- Kommissionens forordning (EU) nr. 720/2011 af 22. juli 2011,
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1141/2011 af 10. november 2011,
- Kommissionens forordning (EU) nr. 245/2013 af 19. marts 2013,

Nr. 1254/2009

Kommissionens forordning (EU) nr. 1254/2009 af 18. december 2009 om fastlæggelse af kriterier for medlemsstaternes fravigelse af de fælles grundlæggende normer for den civile luftfarts sikkerhed og vedtagelse af alternative sikkerhedsforanstaltninger, ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) 2016/2096.

Nr. 18/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 med hensyn til specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart.

Bestemmelser, der finder anvendelse: hele retsakten.

Nr. 2015/1998

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, **ændret ved:**

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2426 af 18. december 2015.
Bestemmelser, der finder anvendelse: hele retsakten, herunder bilaget.

D. LUFTTRAFIKSTYRING

Nr. 549/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen), **ændret ved:**

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009. Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-5, bortset fra artikel 1, stk. 4. Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-4, artikel 6, artikel 9-13.

Nr. 550/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen"), **ændret ved:**

- Forordning (EF) nr. 1070/2009. Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-18 og bilag I.

Nr. 551/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen), **ændret ved:**

- Forordning (EF) nr. 1070/2009. Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-9

Nr. 552/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (interoperabilitetsforordningen), **ændret ved:**

- Forordning (EF) nr. 1070/2009. Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-10 og bilag I-V.

Performance og prisfastsættelse

Nr. 390/2013

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner.

Nr. 391/2013

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.

Netfunktioner

Nr. 677/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning

(EU) nr. 691/2010, **ændret ved:**

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 970/2014 af 12. september 2014.
- Gennemførelsesforordning (EU) 2017/373.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-25 og bilagene.

Nr. 255/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 255/2010 af 25. marts 2010 om fastlæggelse af fælles regler for lufttrafikregulering (ATFM), **ændret ved:**

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012.
- Kommissionens forordning (EU) 2016/1006 af 22. juni 2016 om ændring af forordning (EU) nr. 255/2010 for så vidt angår ICAO-bestemmelserne, jf. artikel 3, stk. 1.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-15 og bilaget.

C(2011) 4130.

Kommissionens afgørelse af 7. juli 2011 om udnævnelse af en netforvalter for lufttrafikstyringsnetfunktionerne i det fælles europæiske luftrum.

Funktionelle luftrumsblokke

Nr. 176/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 176/2011 af 24. februar 2011 om oplysninger, som skal forelægges forud for oprettelse eller ændring af en funktionel luftrumsblok.

Interoperabilitet

Nr. 1032/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 om krav til automatiske systemer til udveksling af flyvedata med henblik på anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder, **ændret ved:**

- Kommissionens forordning (EF) nr. 30/2009 af 16. januar 2009.
Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-9 og bilag I-V.

Nr. 1033/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1033/2006 af 4. juli 2006 om procedurekravene for flyveplaner i fasen før flyvning i det fælles europæiske luftrum, **ændret ved:**

- Gennemførelsesforordning (EU) nr. 929/2010.
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012.
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 428/2013 af 8. maj 2013.
- Gennemførelsesforordning (EU) 2016/2120.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-5 og bilaget

Nr. 633/2007

Kommissionens forordning (EF) nr. 633/2007 af 7. juni 2007 om krav til anvendelse af en flyvedataoverførselsprotokol med henblik på anmeldelse, samordning og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontroleheder, **ændret ved**:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 283/2011 af 22. marts 2011, Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-6 og bilag I-IV.

Nr. 29/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 29/2009 af 16. januar 2009 om fastlæggelse af krav til datalink-tjenester i det fælles europæiske luftrum, **ændret ved**:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/310 af 26. februar 2015. Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-14 og bilag I-III.

Nr. 262/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 262/2009 af 30. marts 2009 om fastsættelse af krav for den koordinerede tildeling og brug af Mode S-interrogator-koder i det fælles europæiske luftrum, **ændret ved**:

Gennemførelsesforordning (EU) 2016/2345 af 14. december 2016

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-12 og bilag I-VI.

Nr. 73/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 73/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af krav til luftfartsdatas og luftfartsinformations kvalitet i det fælles europæiske luftrum, **ændret ved**:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1029/2014 af 26. september 2014. Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-13 og bilag I-X.

Nr. 1206/2011

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 af 22. november 2011 om fastlæggelse af krav til luftfartøjsidentifikation med henblik på overvågning af det fælles europæiske luftrum.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-11 og bilag I-VII.

Nr. 1207/2011

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 af 22. november 2011 om fastlæggelse af krav til overvågningens præstationer og interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum, **ændret ved**:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1028/2014 af 26. september 2014.
- Gennemførelsesforordning (EU) 2017/386.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-14 og bilag I-IX.

Nr. 1079/2012

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1079/2012 af 16. november 2012 om krav til talekanaladskillelse for det fælles europæiske luftrum, **ændret ved**:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 657/2013 af 10. juli 2013.
- Gennemførelsesforordning (EU) 2016/2345.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-14 og bilag I-V.

SESAR

Nr. 219/2007

Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR), **ændret ved:**

- Rådets forordning nr. 1361/2008 af 16. december 2008,
- Rådets forordning (EU) nr. 721/2014 af 16. juni 2014.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1, stk. 1-2, artikel 1, stk. 5-7, artikel 2 og 3, artikel 4, stk. 1, og bilag

Nr. 409/2013

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 409/2013 af 3. maj 2013 om definition af fælles projekter, etablering af en ledelsesordning og afdækning af incitamenter til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-15

Nr. 716/2014

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 716/2014 af 27. juni 2014 om oprettelse af Pilot Common Project til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen.

Luftrummet

Nr. 2150/2005

Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 af 23. december 2005 om fælles regler for fleksibel udnyttelse af luftrummet.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-9 og bilaget

Nr. 923/2012

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010, **ændret ved:**

- Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015,
- Kommissionens forordning (EU) 2016/1185.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 10, bilag, herunder tillæg hertil.

E. MILJØ OG STØJ

Nr. 2002/49

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj; ændret ved forordning (EF) nr. 1137/2008 og direktiv (EU) 2015/996.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-12 og bilag I-VI.

Nr. 2003/96

Rådets direktiv af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 14, stk. 1, litra b), og artikel 14, stk. 2.

Nr. 2006/93

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 12. december 2006 om regulering af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988).

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-5 og bilag I og II.

Nr. 598/2014

Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 16. april 2014 om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af direktiv 2002/30/EF.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-10 og bilag I og II.

F. FORBRUGERBESKYTTELSE

Nr. 2027/97

Rådets forordning af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, **ændret ved:**

– Forordning (EF) nr. 889/2002.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-6 og bilagene.

Nr. 261/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-16

Nr. 1107/2006

Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-16 og bilag I og II.

G. SOCIALE ASPEKTER

Nr. 1989/391

Rådets direktiv af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet, **ændret ved**:

- Direktiv 2007/30/EF.
Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-16.

Nr. 2000/79

Rådets direktiv af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA).

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 2-3 og bilaget

Nr. 2003/88

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1-20 og artikel 22-23.