



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 9. aprill 2021
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0079(NLE)

7661/21
ADD 1

AVIATION 66
RELEX 277
OC 10
TU 3
MED 8

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	8. aprill 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2021) 153 final - ANNEX
Teema:	LISA järgmise dokumendi juurde: Ettepanek: nõukogu otsus sõlmida Euroopa Liidu nimel Euroopa ja Vahemere piirkonna lennundusleping ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Tuneesia Vabariigi vahel

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2021) 153 final - ANNEX.

Lisatud: COM(2021) 153 final - ANNEX

Brüssel, 8.4.2021
COM(2021) 153 final

ANNEX

LISA

järgmise dokumendi juurde:

Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS

sõlmida Euroopa Liidu nimel Euroopa ja Vahemere piirkonna lennundusleping ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Tuneesia Vabariigi vahel

EUROOPA – VAHEMERE PIIRKONNA LENNUNDUSLEPING

ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Tuneesia Vabariigi vahel

SISUKORD

ARTIKKEL 1. Mõisted

I JAOTIS. MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2. Liiklusõigused ja marsruudiplaan

ARTIKKEL 3. Lennutegevusluba

ARTIKKEL 4. Tegevusloa andmisest keeldumine ning selle tühistamine, peatamine või piiramine

ARTIKKEL 5. Investeeringud lennuettevõtjatesse

ARTIKKEL 6. Vastavus õigusnormidele

ARTIKKEL 7. Aus konkurents

ARTIKKEL 8. Äritegevus

ARTIKKEL 9. Tolli- ja muud maksud

ARTIKKEL 10. Kasutustasud

ARTIKKEL 11. Piletihinnad ja lastitariifid

ARTIKKEL 12. Statistika

II JAOTIS. ÕIGUSKOOSTÖÖ

ARTIKKEL 13. Lennundusohutus

ARTIKKEL 14. Lennundusjulgestus

ARTIKKEL 15. Lennuliikluse korraldamine

ARTIKKEL 16. Keskkonnakaitse

ARTIKKEL 17. Lennuettevõtja vastutus

ARTIKKEL 18. Tarbijakaitse

ARTIKKEL 19. Sotsiaalaspektid

III JAOTIS. INSTITUTSIOONILISED SÄTTED

ARTIKKEL 20. Tõlgendamine ja täitmise tagamine

ARTIKKEL 21. Ühiskomitee

ARTIKKEL 22. Vaidluste lahendamine ja vahekohus

ARTIKKEL 23. Kaitsemeetmed

ARTIKKEL 24. Seos teiste lepingutega

ARTIKKEL 25. Piirkondlik dialoog

ARTIKKEL 26. Muudatused

ARTIKKEL 27. Denonsseerimine

ARTIKKEL 28. Lepingu registreerimine

ARTIKKEL 29. Uute liikmesriikide ühinemine Euroopa Liiduga

ARTIKKEL 30. Jõustumine

I LISA Üleminekusätted

Ia LISA Üleminekusätted Tunise-Kartaago rahvusvahelise lennujaama puhul

II LISA Tsiviillennunduseeskirjad

EELNÕU

EUROOPA – VAHEMERE PIIRKONNA LENNUNDUSLEPING

ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Tuneesia Vabariigi vahel

BELGIA KUNINGRIIK,
BULGAARIA VABARIIK,
TŠEHHI VABARIIK,
TAANI KUNINGRIIK,
SAKSAMAA LIITVABARIIK,
EESTI VABARIIK,
IIRIMAA,
KREEKA VABARIIK,
HISPAANIA KUNINGRIIK,
PRANTSUSE VABARIIK,
HORVAATIA VABARIIK,
ITAALIA VABARIIK,
KÜPROSE VABARIIK,
LÄTI VABARIIK,
LEEDU VABARIIK,
LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIK,
UNGARI,
MALTA,
MADALMAADE KUNINGRIIK,
AUSTRIA VABARIIK,
POOLA VABARIIK,
PORTUGALI VABARIIK,
RUMEENIA,

SLOVEENIA VABARIIK,

SLOVAKI VABARIIK,

SOOME VABARIIK,

ROOTSI KUNINGRIIK,

kes on Euroopa Liidu lepingu ja Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi ühisnimetusega „ELi aluslepingud“) osalisriigid ning Euroopa Liidu liikmesriigid (edaspidi ühiselt „ELi liikmesriigid“ ja eraldi „ELi liikmesriik“),

ning Euroopa Liit

ühelt poolt ja

Tuneesia Vabariik (edaspidi „Tuneesia“)

teiselt poolt,

Tuneesia ning liikmesriigid, olles Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allakirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni osalised, koos Euroopa Liiduga,

TÕDEDES, et käesolev Euroopa – Vahemere piirkonna lennundusleping kuulub 28. novembri 1995. aasta Barcelona deklaratsiooniga ettenähtud Euroopa – Vahemere piirkonna partnerluse kohaldamisalasse;

MÄRKIDES oma ühist tahet edendada Euroopa–Vahemere lennunduspiirkonda õigusnormide lähendamise, õiguskooostöö ja turulepääsu liberaliseerimise põhimõtete alusel ning samaväärsetes konkurentsitingimustes;

SOOVIDES parandada lennuteenuseid ning edendada rahvusvahelist lennundussüsteemi, mis põhineb mittediskrimineerimisel ning vabal ja ausal konkurentsil lennuettevõtjate vahel;

SOOVIDES edendada oma huve lennutranspordi valdkonnas;

TUNNISTADES tõhusa lennutranspordi olulisust kaubanduse, turismi, investeringute ning majandus- ja sotsiaalarengu seisukohalt;

SOOVIDES tagada rahvusvahelise lennutranspordi ohutuse ja julgestuse kõrgeimat taset ning veel kord rõhutades tõsist muret õhusõidukite ohutuse vastu suunatud selliste tegude või ähvarduste üle, mis ohustavad isikuid või vara, mõjutavad negatiivselt lennutranspordi toimimist ning kahjustavad üldsuse usaldust tsiviillennunduse ohutuse vastu;

VÕTTES ARVESSE rahvusvahelist tsiviillennunduse konventsiooni, mis avati allkirjastamiseks Chicagos 7. detsembril 1944;

OLLES KINDLALT OTSUSTANUD kasutada ära võimalikke eeliseid, mida pakub õigusloomealane koostöö ning lennundusalaste õigusnormide omavaheline ühtlustamine;

TUNNISTADES konkurentsipõhiste lennuteenuste ja elujõulise lennundussektori võimalikke olulisi eeliseid;

SOOVIDES tagada lennuettevõtjatele võrdsed tegutsemisvõimalused;

TÕDEDES, et subsiidiumid võivad kahjustada lennuettevõtjatevahelist konkurentsi ja seada ohtu käesoleva lepingu põhieesmärkide saavutamisele;

KAVATSEDES tugineda kehtivatele lennunduslepingutele ja -korrale lepinguosaliste vahel eesmärgiga avada pääs turgudele ning võimaldada maksimaalset kasu reisijatele, kaubasaatjatele, lennuettevõtjatele ning lennuväljadele ja nende töötajatele, samuti kummagi lepinguosalise elanikkonnale;

RÕHUTADES keskkonnakaitse olulisust rahvusvahelise lennunduspoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel;

KINNITADES vajadust võtta kiireloomulisi meetmeid kliimamuutustega võitlemiseks ja jätkata koostööd, et vähendada kasvuhoonegaaside heidet lennundusvaldkonnas viisil, mis on vastavuses sellekohaste mitmepoolsete lepingutega, eelkõige selliste turust lähtuvate globaalmeetmete rakendamisega, nagu lepiti kokku Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) 39. assambleel ja kasutades selleks eelkõige ICAO vahendeid, samuti viisil, mis on vastavuses 12. detsembril 2015 sõlmitud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkuleppega;

RÕHUTADES seda, kui oluline on kaitsta tarbijaid ja saavutada asjakohane tarbijakaitsetase lennuteenuste osutamisel ning tunnistades vastastikuse koostöö vajadust kõnealuses valdkonnas;

TUNNISTADES, et ärivõimaluste avardamise eesmärk ei ole kahjustada lepinguosaliste töötingimusi ega -norme, ning rõhutades rahvusvahelise lennunduse sotsiaalse mõõtme olulisust ja seda, kui oluline on uurida, kuidas mõjutab turgudele pääsu võimaldamine töötajaid, tööhõivet ja töötingimusi;

MÄRKIDES vajadust parandada kapitali juurdepääsu lennutranspordisektorile, et arendada lennutransporti vastavalt lepinguosaliste kehtivatele eeskirjadele;

MÄRKIDES, et käesolevat lepingut tuleb kohaldada järk-järgult ja et sobiva menetluse abil võib õnnestuda lähendada Tuneesia õigusakte Euroopa Liidu õigusaktidele,

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

ARTIKKEL 1

Mõisted

Kui ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse käesolevas lepingus järgmisi mõisteid:

- 1) „leping“ – käesolev leping, selle lisad ja võimalikud liited, samuti nende võimalikud muudatused;
- 2) „lennuteenus“ – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, lasti ja posti (kas eraldi või koos) vedamine tsiviilõhusõidukil; lennuteenus hõlmab nii regulaar- kui ka mittere regulaarlende;
- 3) „riikkondsuse kindlaksmääramine“ – kinnitus, et lennuettevõtja, kes soovib osutada lennuteenuseid käesoleva lepingu alusel, vastab käesoleva lepingu artiklis 3 omandiõiguse, tõhusa kontrolli ja peamise tegevuskoha kohta kehtestatud nõuetele;
- 4) „sobivuse kindlaksmääramine“ – kinnitus, et lennuettevõtjal, kes soovib osutada lennuteenuseid käesoleva lepingu alusel, on vajalik finantssuutlikkus ja piisav juhtimiskogemus ning ta vastab lepinguosaliste õigusnormidele, millega reguleeritakse nende teenuste osutamist;
- 5) „pädevad asutused“ – valitsusasutused või -üksused, kes vastutavad käesoleva lepingu kohaste haldusülesannete täitmise eest;
- 6) „konventsioon“ – rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis avati allkirjastamiseks Chicagos 7. detsembril 1944 ja hõlmab järgmist:
 - a) kõik muudatused, mis on jõustunud konventsiooni artikli 94 punkti a alusel ning mille on ratifitseerinud ühelt poolt Tuneesia ja teiselt poolt Euroopa Liidu liikmesriik või Euroopa Liidu liikmesriigid ning mis on kõnealuse probleemi puhul asjakohased; ning
 - b) kõik selle lisad või muudatused, mis on vastu võetud konventsiooni artikli 90 alusel, kui sellist lisa või muudatust kohaldatakse konkreetsel hetkel nii Tuneesia kui ka Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Liidu liikmesriikide suhtes, ning mis on kõnealuse probleemi puhul asjakohased;
- 7) „kogumaksumus“ – osutatava teenuse maksumus ning mõistlikud halduskulud;
- 8) „rahvusvaheline lennuteenus“ – lend, mis läbib vähemalt kahe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
- 9) „lepinguosaliselised“ – ühelt poolt Tuneesia ning teiselt poolt Euroopa Liit ja selle liikmesriigid;
- 10) „peamine tegevuskoht“ – lennuettevõtja peakontor või registreeritud asukoht, mis asub selle lepinguosalise territooriumil, kus toimub lennuettevõtja põhiline finantstegevus ja tegevuse juhtimine, sealhulgas jätkuva lennukõlblikkuse tagamine vastavalt lennutegevusloale;

11. „mittekaubanduslik vahemaandumine“ – maandumine muul eesmärgil kui reisijate pardaletulek või mahaminek või pagasi, lasti ja/või posti peale- või mahalaadimine;

12) „piletihinnad“ – hinnad, mida makstakse lennuettevõtjatele või nende esindajatele või muudele piletimüüjatele reisijate veo eest lennuteenuse osutamisel (sealhulgas mis tahes muu seotud transport), ning nende hindade kohaldamise tingimused, sealhulgas esindajale makstav tasu ja tema suhtes kohaldatavad tingimused ning muud abiteenused;

13. „lastitariifid“ – hinnad, mida makstakse lasti veo eest lennuteenuse osutamisel (sealhulgas mis tahes muu seotud transport), ning nende hindade kohaldamise tingimused, sealhulgas esindajale makstav tasu ja tema suhtes kohaldatavad tingimused ning muud abiteenused;

14. „territoorium“ – Tuneesia puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mis kuuluvad tema suveräänsete õiguste alla, ning nende kohal asuv õhuruum, ja Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide puhul liikmesriikide maismaa-alad, siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu lepingut ja Euroopa Liidu toimimise lepingut vastavalt nendes lepingutes sätestatud tingimustele, ning nende kohal asuv õhuruum;

15. „kasutustasu“ – lennuettevõtjalt lennujaama või keskkonna-, aeronavigatsiooni- või lennundusjulgestusrajatiste või -teenuste, sh nendega seotud teenuste ja rajatiste kasutamise eest võetav tasu;

16. „omakäitlus“ – olukord, kus lennujaama kasutaja osutab otseselt endale üht või mitut liiki maapealset teenust ega sõlmi lepingut kolmanda isikuga selliste teenuste osutamiseks; käesolevas määruses ei loeta lennujaama kasutajaid omavahel kolmandateks isikuteks, kui:

a) ühele kasutajale kuulub enamusosalus teises kasutajas või

b) ühele kasutajale kuulub enamusosalus kõigis teistes kasutajates;

17) „assotsiatsioonileping“ – Brüsselis 17. juulil 1995 allkirjastatud Euroopa – Vahemere piirkonna leping, millega luuakse assotsiatsioon ühelt poolt Euroopa ühenduste ja nende liikmesriikide ning teiselt poolt Tuneesia Vaberiigi vahel;

18) „kokkulepitud teenus“ ja „kindlaksmääratud lennuliin“ – rahvusvaheline lennuteenus ja kindlaksmääratud lennuliin vastavalt käesoleva lepingu artiklile 2 (liiklusõigused);

19) „regulaarlennuteenus“ – lendude sari, millel on kõik järgmised tunnused:

a) igale lennule võib igaüks osta üksikkohti ja/või lasti ja/või posti veoteenust (kas otse lennuettevõtjalt või tema volitatud esindajalt);

b) lennud toimuvad kahe või enama lennujaama vahel kas:

– avaldatud sõiduplaani kohaselt või

– nii regulaarselt või sageli, et need moodustavad ilmse süstemaatilise sarja;

- 20) „mitteregulaarlennuteenus“ – mis tahes äriiline lennuteenus, mis ei ole regulaarlend;
- 21) „lennuettevõtja“ – kehtiva lennutegevusloa või muu samaväärse loaga ettevõtja;
- 22) „tõhus kontroll“ – suhe, mis põhineb õigustel, lepingutel või mis tahes muudel vahenditel, mis kas üksikult või koos ja vastavaid asjaolusid või seadust arvestavalt annavad võimaluse otseselt või kaudselt avaldada ettevõtjale otsustavat mõju, eriti:
- a) ettevõtja kõigi või osa varade kasutamise õiguse kaudu;
 - b) õiguste või lepingute kaudu, mis avaldavad otsustavat mõju ettevõtja üksuste ülesehitusele, hääletamisele või otsustele või muul viisil avaldavad otsustavat mõju ettevõtja äritegevusele;
- 23) „tõhus reguleeriv kontroll“ – tõhusat reguleerivat kontrolli, mida riik on lennuettevõtjale teinud, põhjendavad üksikasjad on järgmised:
- a) lennuettevõtja omab riigi pädeva asutuse poolt välja antud kehtivat lennutegevusluba või -litsentsi (lennuettevõtja sertifikaat, AOC);
 - b) lennuettevõtja vastab kõnealuses riigis rahvusvaheliste lennuteenuste osutamise suhtes kehtivatele tingimustele, nt seoses finantsseisundi tõendiga, võimekusega vastata avalik huvi tingimustele, teenuse garanteerimise kohustusega;
- 24) „lennutegevusluba“ –
- i) Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide puhul lennutegevusluba ja muud asjakohased dokumendid või sertifikaadid, mis on välja antud määruse (EÜ) nr 1008/2008 ja sellele järgnevale õiguslike vahendite alusel, ning
 - ii) Tuneesia puhul lennutegevusluba, sertifikaadid, load või erandid, mis on välja antud Tuneesias kehtivate tsiviillennunduseeskirjade alusel;
- 25) „SESAR“ (Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem) – programm, millega nähakse ette lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemide kooskõlastatud ja sünkroniseeritud uurimine, väljatöötamine ja elluviimine;
- 26) „viienda vabaduse liiklusõigus“ – ühe riigi (õiguse andnud riik) poolt teise riigi (õiguse saanud riik) lennuettevõtjatele antud õigus osutada rahvusvahelisi lennuteenuseid õiguse andnud riigi territooriumi ja kolmanda riigi territooriumi vahel, tingimusel et selliste teenuste osutamine algab või lõpeb õiguse saanud riigi territooriumil.

I JAOTIS

MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2

Liiklusõigused ja marsruudiplaan

1. Käesolevas artiklis sätestatud õigused kehtivad vastavalt käesoleva lepingu I ja Ia lisaga ette nähtud üleminekusätetele.

Marsruudiplaan

2. Iga lepinguosaline võimaldab teise lepinguosalise lennuettevõtjatel tegutseda allpool nimetatud marsruutidel:

i) Euroopa Liidu lennuettevõtjate puhul:

Euroopa Liidus asuvad punktid – vahepunktid – Tuneesias asuvad punktid – mujal asuvad punktid;

ii) Tuneesia lennuettevõtjate puhul:

Tuneesias asuvad punktid – vahepunktid – Euroopa Liidus asuvad punktid – mujal asuvad punktid.

Liiklusõigused

3. Iga lepinguosaline annab teisele lepinguosalisele järgmised õigused rahvusvaheliste lennuteenuste osutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtjate poolt:

a) õigus lennata ilma maandumiseta üle tema territooriumi;

b) õigus teha tema territooriumil mittekaubanduslikke vahemaandumisi;

c) õigus osutada rahvusvahelisi lennuteenuseid järgmistel marsruutidel:

i) Euroopa Liidu lennuettevõtjate puhul:

kõigi punktide vahel Euroopa Liidus ja kõigi punktide vahel Tuneesias;

ii) Tuneesia lennuettevõtjate puhul:

kõigi punktide vahel Tuneesias ja kõigi punktide vahel Euroopa Liidus;

d) muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.

Tegevuse paindlikkus

4. Iga lepinguosalise lennuettevõtjad võivad ühel või kõigil lõikes 2 kindlaksmääratud marsruutidel omal valikul teha järgmist:

a) lennata ühel või mõlemal suunal;

b) kasutada ühe õhusõidukiga teostataval lennul eri lennunumbreid;

c) lennata vahepunktidesse ja mujal asuvatesse punktidesse ning lepinguosaliste territooriumil asuvatesse punktidesse mis tahes kombinatsioonis ja järjekorras vastavalt eespool osutatud lõike 2 sätetele;

d) jätta vahele peatusi ühes või mitmes punktis;

e) vahetada mis tahes punktis oma õhusõiduki mis tahes teise oma õhusõiduki vastu (lennukite vahetus);

f) teha vahemaandumisi marsruudi mis tahes punktis kummagi lepinguosalise territooriumil või väljaspool seda;

g) teha transiitvedusid läbi teise lepinguosalise territooriumi;

h) kombineerida vedusid samal õhusõidukil sõltumata nende päritolust ning

i) osutada sama teenust mitmes punktis (kaasterminaliteenus).

Käesoleva lõikega ette nähtud tegevuspaindlikkust võib kohaldada ilma suunda ja geograafilist järjestust piiramata ja kaotamata käesoleva lepingu alusel lubatud veoõigust, tingimusel et:

i) Tuneesia lennuettevõtjad teenindavad üht Tuneesias asuvat punkti;

ii) Euroopa Liidu lennuettevõtjad teenindavad üht Euroopa Liidus asuvat punkti.

5. Iga lepinguosaline lubab, et iga lennuettevõtja määrab oma osutatava rahvusvahelise lennutranspordi sageduse ja veomahu valitseva turuolukorra alusel. Kooskõlas nimetatud õigusega ei piira kumbki lepinguosaline ühepoolsest teise lepinguosalise lennuettevõtjate veomahtu, teenuste osutamise sagedust ja regulaarsust, marsruutide ning lähte- ja sihtpunktide kindlaksmääramist, teise lepinguosalise lennuettevõtja kasutatavate õhusõidukite tüüpi või tüüpe, välja arvatud tolli, käitamise, lennuliikluse juhtimise turvalisuse ning keskkonna- või tervisekaitsega seotud või tehnilistel põhjustel, v.a juhul, kui käesolevas lepingus on sätestatud teisiti.

6. Käesolev leping ei anna:

a) Tuneesia lennuettevõtjale õigust võtta ühegi Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil pardale reisijaid, pagasit, lasti ja/või posti, mille sihtkoht on mõni muu punkt Euroopa Liidu kõnealuse liikmesriigi territooriumil;

b) Euroopa Liidu lennuettevõtjale õigust võtta Tuneesia territooriumil pardale reisijaid, pagasit, lasti ja/või posti, mille sihtkoht on mõni muu punkt Tuneesia territooriumil.

7. Ilma et see piiraks artikli 24 (seosed muude lepingutega) kohaldamist, ei tohi ühtki käesoleva lepingu sätet tõlgendada nii, nagu need annaksid lepinguosaliste lennuettevõtjatele õiguse kasutada viienda vabaduse liiklusõigusi vahepunktides ja eespool punktis 2 osutatud marsruutidelt välja jäävates punktides.

8. Käesolevas artiklis esitatud viidet punktidele tuleb mõista viitena rahvusvaheliselt tunnustatud lennujaamadele.

9. Käesolevast lepingust tulenevate õiguste ja kohustuste rakendamisel ei tohi lepinguosalisel teise lepinguosalise lennuettevõtjaid diskrimineerida, seda eelkõige riikkondsuse alusel.

10. Olenemata käesoleva lepingu muudest sätetest võib lepinguosaline keelduda rahvusvahelise lennutranspordi korraldamisest sellistesse kolmandatesse riikidesse, sellistest kolmandatest riikidest või selliste kolmandate riikide territooriumil, kellel ei ole asjaomase lepinguosalisega diplomaatilisi suhteid.

ARTIKKEL 3

Lennutegevusluba

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saamise korral annab teine lepinguosaline asjakohased lennutegevus- ja tehnilised load nii kiiresti kui võimalik, tingimusel et:

a) Tuneesia lennuettevõtja puhul:

- i) lennuettevõtja peamine tegevuskoht on Tuneesias ja tal on Tuneesias kohaldatavate õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba ja
- ii) Tuneesia kui lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav riik teostab lennuettevõtja üle tõhusat ja pidevat regulatiivset kontrolli ning
- iii) lennuettevõtja on otse või enamusosaluse kaudu Tuneesia ja/või Tuneesia kodanike omandis ja nende tõhusa kontrolli all;

b) Euroopa Liidu lennuettevõtja puhul:

- (i) lennuettevõtja peamine tegevuskoht on Euroopa Liidu aluslepingute kohaselt Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil ja tal on Euroopa Liidu õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba ja
- (ii) lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav liikmesriik teostab lennuettevõtja üle tõhusat ja pidevat regulatiivset kontrolli ning pädev asutus on selgelt kindlaks määratud ning
- iii) lennuettevõtja on otse või enamusosaluse kaudu Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Liidu liikmesriikide või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni ja/või kõnealuste liikmesriikide kodanike või nii ühe kui ka teise omandis ja nende tõhusa kontrolli all;

c) rakendatakse ja järgitakse käesoleva lepingu artikli 13 (lennundusohutus) ja artikli 14 (lennundusjulgestus) sätteid ning

d) lennuettevõtja vastab tingimustele, mis on ette nähtud õigusnormidega, mida taotlust menetlev lepinguosaline rahvusvahelise lennutranspordi teostaja suhtes tavaliselt kohaldab.

2. Tegevus- ja tehniliste lubade väljaandmisel ei kohtle lepinguosalised teise lepinguosalise lennuettevõtjaid diskrimineerivalt.

3. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saamise korral tunnustavad teise lepinguosalise pädevad asutused esimese lepinguosalise pädevate asutuste poolt kõnealuse lennuettevõtja suhtes kindlaksmääratud sobivust ja/või riikkondsust samal viisil, nagu teeksid seda esimese lepinguosalise enda pädevad asutused, teostamata lisauurimist, välja arvatud allpool punktides a ja b sätestatud juhtudel.

- a) Kui lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saanud lepinguosalise pädeval asutusel on pärast taotluse saamist või loa andmist konkreetne põhjus kahelda, et vaatamata teise lepinguosalise pädeva asutuse otsusele sobivuse ja riikkondsuse kindlaksmääramise kohta ei ole täidetud käesoleva lepingu artiklis 3 (lennutegevusluba) sätestatud tingimused asjakohaste lennutegevus- või muude lubade andmiseks, teatab ta sellest viivitamata kõnealuse teise lepinguosalise pädevale asutusele ja põhjendab oma kahtlusi sisuliselt. Sel juhul võib kumbki lepinguosaline taotleda konsultatsioone, milles võivad osaleda mõlema lepinguosalise pädevate asutuste esindajad, ja/või lisateavet seoses kõnealuse kahtlusega; sellisele taotlusele tuleb vastata võimalikult kiiresti. Kui küsimusele lahendust ei leita, võib kumbki lepinguosaline teavitada asjast käesoleva lepingu artikli 21 (ühiskomitee) kohaselt loodud ühiskomiteed ning tal on vastavalt artikli 21 lõikele 10 õigus võtta artiklis 23 (kaitsemeetmed) sätestatud asjakohaseid meetmeid.
- b) Need menetlused ei hõlma järgmisi elemente käsitlevate otsuste tunnustamist:
 - i) ohutussertifikaadid või -tunnistused;
 - ii) julgestusmeetmed või
 - iii) kindlustuskaitse.

ARTIKKEL 4

Tegevusloa andmisest keeldumine ning selle tühistamine, peatamine või piiramine

1. Mõlema lepinguosalise pädevad asutused võivad tegevusloa andmisest keelduda, loa tühistada, peatada või seda piirata või teise lepinguosalise lennuettevõtja tegevuse muul viisil peatada või seda piirata, kui:

- a) Tuneesia lennuettevõtja puhul:
 - lennuettevõtja peamine tegevuskoht ei ole Tuneesias või tal puudub Tuneesias kohaldatavate õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba või
 - lennuettevõtja ei ole Tuneesia tõhusa ja püsiva regulatiivse kontrolli all või pädevat asutust ei ole selgelt kindlaks määratud või

- lennuettevõtja ei ole otse või enamusosaluse kaudu Tuneesia ja/või Tuneesia kodanike omandis või nende tõhusa kontrolli all;
- b) Euroopa Liidu lennuettevõtja puhul:
- lennuettevõtja peamine tegevuskoht ei ole Euroopa Liidu aluslepingute kohaselt Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil või lennuettevõtjal puudub Euroopa Liidu õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba või
 - lennuettevõtja ei ole lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud Euroopa Liidu liikmesriigi tõhusa või pideva reguleeriva kontrolli all või pädev asutus ei ole selgelt kindlaks määratud või
 - lennuettevõtja ei ole otse või enamusosaluse kaudu Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Liidu liikmesriikide või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni ja/või kõnealuste liikmesriikide kodanike või nii ühe kui teise omandis ja nende tõhusa kontrolli all;
- c) lennuettevõtja ei ole täitnud käesoleva lepingu artiklis 6 (vastavus õigusnormidele) osutatud õigusnorme või
- d) lepingu artikli 13 (lennundusohutus) ja artikli 14 (lennundusjulgestus) sätteid ei rakendata või ei järgita;
- e) lepinguosaline on käesoleva lepingu artikli 7 (aus konkurents) kohaselt teatanud, et konkurentsitingimusi ei järgita.
2. Kui lõike 1 punktide c või d edasise täitmata jätmise vältimiseks ei ole hädavajalik kohe võtta meetmeid, rakendatakse käesolevas artiklis nimetatud õigusi alles pärast konsulteerimist teise lepinguosalise pädevate asutustega.

ARTIKKEL 5

Investeeringud lennuettevõtjatesse

1. Olenemata käesoleva lepingu artiklist 3 (lennutegevusload) ja artiklist 4 (tegevusloa andmisest keeldumine ning selle tühistamine, peatamine või piiramine) ning pärast seda, kui ühiskomitee on artikli 21 (ühiskomitee) lõike 8 kohaselt kinnitanud, et lepinguosalsed ja/või nende kodanikud võivad kooskõlas oma vastavate õigusaktidega omada teise lepinguosalise lennuettevõtjate enamusaktsiaid ja/või tõhusat kontrolli nende lennuettevõtjate üle, võivad lepinguosalsed anda Euroopa Liidu liikmesriikidele või nende kodanikele loa omada Tuneesia lennuettevõtjate enamusaktsiaid ja/või tõhusat kontrolli nende lennuettevõtjate üle või Tuneesiale või selle kodanikele loa omada Euroopa Liidu lennuettevõtjate enamusaktsiaid ja/või tõhusat kontrolli nende lennuettevõtjate üle vastavalt käesoleva artikli lõike 2 tingimustele.

2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaldamisel teeb ühiskomitee lepinguosaliste investeeringute lubamiseks iga kord eelnevalt otsuse vastavalt käesoleva lepingu artikli 21 (Ühiskomitee) lõikele 2. Kõnealuses otsuses määratakse kindlaks käesoleva lepingu kohaste kokkulepitud teenuste ning kolmandate riikide ja lepinguosaliste vaheliste teenustega seotud tingimused. Käesoleva lepingu artikli 21 (ühiskomitee) lõiget 10 selliste otsuste suhtes ei kohaldata.

ARTIKKEL 6

Vastavus õigusnormidele

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtja suhtes kehtivad teise lepinguosalise õigusnormid, millega reguleeritakse rahvusvahelisi lennuteenuseid osutavate õhusõidukite sisenemist tema territooriumile, seal väljumist või nende õhusõidukite käitamist ja lennuliiklust tema territooriumil ning need õhusõidukid järgivad kõnealuseid õigusnorme teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või seal väljumisel.
2. Ühe lepinguosalise lennuettevõtja reisijad ja meeskond või nende nimel tegutsevad isikud järgivad ning lasti puhul järgib ühe lepinguosalise kaubasaatja teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või seal väljumisel õigusnorme, mida kohaldatakse reisijate, meeskonna või lasti sisenemise või väljumise suhtes kõnealuse teise lepinguosalise territooriumil (sh riiki sisenemise, puhkuse, sisserände, passide, tolli ja karantiini eeskirjad või postiveo korral postieeskirjad).
3. Iga lepinguosaline lubab, et teise lepinguosalise lennuettevõtjad võtavad tema territooriumil meetmeid, millega tagada, et veetakse ainult isikuid, kellel on nõutavad reisidokumendid vastavale territooriumile sisenemiseks või transiidiks läbi teise lepinguosalise territooriumi.

ARTIKKEL 7

Aus konkurents

1. Lepinguosalsed kinnitavad, et nende ühine eesmärk on tagada ausa konkurentsi keskkond ning õiglased ja võrdsed võimalused, milles mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad saavad osutada konkurentsi alusel heakskiidetud lennuteenust kindlaksmääratud marsruutidel. Seepärast võtavad lepinguosalsed kõik asjakohased meetmed, et tagada kõnealuse eesmärgi igakülgne järgimine.
2. Lepinguosalsed kinnitavad, et vaba, aus ja moonutamata konkurents on oluline käesoleva lepingu eesmärkide saavutamiseks, ning märgivad, et põhjaliku konkurentsiõiguse ja sõltumatu konkrentsiasutuse olemasolu ning lepinguosaliste siseriikliku konkurentsiõiguse veatu ja tulemuslik kohaldamine on olulised lennutransporditeenuse tõhusaks osutamiseks. Iga lepinguosalise konkurentsiõigust, mis hõlmab käesolevas artiklis sisalduvaid küsimusi, kohaldatakse iga lepinguosalise territooriumil toimuva lennuettevõtjate tegevuse suhtes. Lepinguosaliste ühine eesmärk on konkurentsiõiguste ühilduvus ja omavaheline lähendamine ning nende tõhus kohaldamine. Lepinguosalsed teevad vajaduse korral ja põhjendatud

juhtudel koostööd konkurentsioiguse tõhusaks kohaldamiseks, eelkõige võimaldades oma lennuettevõtja(te)l või teistel kodanikel edastada kooskõlas oma vastavate eeskirjade ja kohtupraktikaga asjakohast teavet juhtumite kohta, mis on seotud teise lepinguosalise konkurentsiasutuste algatatud konkurentsioigusealase tegevusega.

3. Ükski käesoleva lepingu säte ei tohi mõjutada ega piirata kummagi lepinguosalise konkurentsivaldkonnas pädevate asutuste ja kohtute (ja Euroopa Komisjoni) õigusi ja volitusi ega neid kahjustada ning kõik konkurentsioigusealaste õigusaktide kohaldamisega seotud küsimused kuuluvad edaspidigi üksnes nende asutuste ja kohtute pädevusse. Seega ei piira meetmed, mida lepinguosaline käesoleva artikli alusel võtab, selliste võimalike meetmete kohaldamist, mida need asutused ja kohtud võivad võtta.

4. Kõikide käesoleva artikli kohaselt võetud meetmete eest vastutavad üksnes lepinguosalised ning need puudutavad üksnes teist lepinguosalist ja/või teise lepinguosalise lennuettevõtjat/lennuettevõtjaid, kes osutavad lennutransporditeenuseid lepinguosalistesse riikidesse või neist riikidest. Selline meede ei tohi olla vaidluste lahendamise menetluse teema käesoleva lepingu artikli 22 (vaidluste lahendamine ja vahekohus) mõistes.

Ebaaus konkurents

5. Iga lepinguosaline väldib mis tahes diskrimineerimise vorme või ebaausaid kaubandustavasid, mis võivad kahjustada teise lepinguosalise lennuettevõtjate võimalusi osutada lennutransporditeenust ausa ja võrdse konkurentsi tingimustes.

Toetused ja riigiabi

6. Ükski lepinguosaline ei anna ega luba anda oma lennuettevõtjatele toetust ega riigiabi, kui see võib teise lepinguosalise lennuettevõtjate jaoks põhjendamatult kahjustada ausat ja võrdset konkurentsi lennutransporditeenuste osutamisel. Selline toetus või abi võib hõlmata ristsubsideerimist, tegevuskahjumi hüvitamist, kapitali andmist, tagastamatut abi, garantiisid, laene või kindlustust soodustingimustel, pankrotikaitset, saadaolevate summade tagasinõudmisest loobumist, kasutatud riiklike vahendite eest makstavast normaaltasust loobumist, maksuvähendusi või -vabastusi, avaliku sektori asutuste kehtestatud finantskohustuste hüvitamist ning diskrimineerival või mittekaubanduslikul viisil võimaldatavat juurdepääsu aeronavigatsiooni- või lennujaamaseadmetele ja -teenustele, kütusele, maapealsele teenindusele, ohutusele, arvutipõhistele broneerimissüsteemidele, teenindusaegade jaotamisele või muudele lennuteenuste osutamisega seotud rajatistele ja teenustele.

7. Kui lepinguosaline annab lennuettevõtjale toetust või riigiabi, tagab ta nende meetmete läbipaistvuse, kasutades selleks asjakohaseid vahendeid, mis võivad sisaldada nõuet, et lennuettevõtja esitab kõnealuse abi selgelt ja eraldiseisvalt oma raamatupidamisarvestuses.

8. Iga lepinguosaline esitab teise lepinguosalise taotluse korral mõistliku aja jooksul esimese lepinguosalise jurisdiktsiooni alla kuuluvate asutuste finantsaruanded ja muu teabe, mida teine lepinguosaline võib käesoleva artikli sätete järgimiseks põhjendatult nõuda.

Kõnealune teave võib sisaldada üksikasju toetuste ja abi kohta eespool osutatud lõike 6 tähenduses. Teabele juurdepääsu taotlenud osaliselt võib nõuda teabe konfidentsiaalset käsitlemist.

9. Ilma et see piiraks pädeva konkurentsiasutuse ja/või lõigetes 5 ja 6 osutatud eeskirjade täitmise eest vastutava kohtu võetavaid muid meetmeid:

a) kui üks lepingulepinguosalistest leiab, et tema lennuettevõtjat diskrimineeritakse või tema suhtes kohaldatakse ebaausaid tavaid lõigete 5 ja 6 tähenduses ning seda on võimalik tõendada, võib ta esitada teisele lepinguosalisele kirjalikud tähelepanekud. Pärast teise lepinguosalise teavitamist võib üks lepinguosaline pöörduda käesoleva artikliga seotud küsimuste arutamiseks teise lepinguosalise territooriumil asuvate vastutavate valitsusasutuste, sealhulgas riigi-, piirkondlike või kohalike asutuste poole. Peale selle võib lepinguosaline taotleda kõnealuse probleemi lahendamiseks konsultatsioone teise lepinguosalisega. Kõnealused konsultatsioonid peavad toimuma kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse esitamisest. Selle aja jooksul vahetavad lepinguosalsed piisavalt teavet, mis võimaldab põhjalikult uurida ühe lepinguosalise tõstatatud probleemi;

b) kui lepinguosalsed ei suuda konsulteerimise käigus kolmekümne (30) päeva jooksul alates konsultatsioonide algusest probleemi lahendada või kui konsultatsioonid ei alga kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse saamisest eespool osutatud lõigete 5 ja 6 kohase väidatava rikkumise kohta, võib konsultatsioonid algatanud lepinguosaline peatada käesoleva lepinguga teisele (teistele) lennuettevõtja(te)le antud õigused lennutegevusloa andmisest keeldudes, lennutegevusloa tühistades, kehtetuks tunnistades või peatades või kehtestada tegevuse teostamiseks tingimused, mida ta peab vajalikuks, või kehtestada tollimaksud või võtta muud meetmed. Kõik käesoleva lõike kohaselt võetud meetmed peavad olema asjakohased ja proportsionaalsed ning nende ulatus ja kestus peavad piirduma üksnes hädavajalikkuga.

Monopolivastased meetmed

10. Iga lepinguosaline kohaldab tõhusalt monopolivastaseid õigusakte kooskõlas lõikega 2 ja keelab oma lennuettevõtja(te)l:

a) sõlmida teis(t)e lennuettevõtja(te)ga kokkuleppeid, teha otsuseid või rakendada kooskõlastatud tegevusi, mis võivad mõjutada lennutransporditeenuseid vastava lepinguosalise territooriumi punktidesse või punktidest ning mille eesmärgiks või tagajärjeks on konkurentsi takistamine, piiramine või moonutamine. Kõnealuse keelu võib kuulutada kohaldamatuks, kui asjaomased kokkulepped, otsused või tegevused aitavad parandada tootmist või teenuste osutamist või edendada tehnika või majanduse arengut, võimaldades samal ajal tarbijatel saada sellest tulenevast kasust õiglase osa: i) kehtestamata huvitatud ettevõtjatele piiranguid, mis ei ole nimetatud eesmärkide saavutamiseks hädavajalikud; ii) andmata lennuettevõtjatele võimalust jätta kõnealuste teenuste olulise osa puhul kõrvale konkurents ja

b) kasutada ära turgu valitsevat seisundit, mis võib mõjutada lennutransporditeenuseid vastava lepinguosalise territooriumi punktidesse või punktidest.

11. Iga lepinguosaline delegerib eespool osutatud lõikes 10 nimetatud monopolidevastaste õigusaktide kohaldamise üksnes konkurentsivaldkonnas pädevale sõltumatule asutusele ja/või kohtule.

12. Ilma et see piiraks lõikes 10 osutatud eeskirjade jõustamise eest vastutava konkurentsi valdkonnas pädeva asutuse ja/või kohtu võetavate meetmete kohaldamist, võib üks lepinguosaline, kui ta leiab, et lennuettevõtja on eespool osutatud punkti 10 kohase väidetava rikkumise ohver ning seda on võimalik tõendada, esitada teisele lepinguosalisel kirjalikud tähelepanekud. Pärast teise lepinguosalise teavitamist võib esimene lepinguosaline pöörduda käesoleva artikliga seotud küsimuste arutamiseks teise lepinguosalise territooriumil asuvate vastutavate valitsusasutuste, sealhulgas riigi-, piirkondlike või kohalike asutuste poole. Peale selle võib lepinguosaline taotleda kõnealuse probleemi lahendamiseks konsultatsioone teise lepinguosalisega. Kõnealused konsultatsioonid peavad toimuma kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse esitamisest. Selle aja jooksul vahetavad lepinguosalsed piisavalt teavet, mis võimaldab ühe lepinguosalise tõstatatud probleemi põhjalikult uurida.

13. Kui lepinguosalsed ei suuda konsulteerimise käigus kolmekümne (30) päeva jooksul alates konsultatsioonide algusest probleemi lahendada või kui konsultatsioonid ei alga kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse saamisest eespool osutatud lõike 10 kohase väidetava rikkumise kohta, ja kui konkurentsivaldkinnas pädev asutus või kohus on teinud kindlaks lepingukohaste eeskirjade rikkumise, võib konsultatsioonid algatanud lepinguosaline peatada käesoleva lepinguga teisele (teistele) lennuettevõtja(te)le antud õigused, keeldudes lennutegevusloa andmisest, lennutegevusloa tühistades, kehtetuks tunnistades või peatades või kehtestada tegevuse teostamiseks tingimused, mida ta peab vajalikuks, või kehtestada tollimaksud või võtta muud meetmed. Kõik käesoleva lõike kohaselt võetud meetmed peavad olema asjakohased ja proportsionaalsed ning nende ulatus ja kestus peavad piirduma üksnes hädavajalikkuga.

ARTIKKEL 8

Äritegevus

Käesoleva lepingu I lisa esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalsed, et nende kohaldavate õigusaktide, eeskirjade ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa A osas.

Äritegevus

1. Lepinguosalsed nõustuvad, et ettevõtjate äritegevuse tõkked takistavad käesolevast lepingust kasu saamist. Seepärast kohustuvad lepinguosalsed püüdma tõhusalt ja vastastikku kõrvaldada kõnealuseid takistavaid asjaolusid, kui need võivad takistada kummagi lepinguosalise äritegevust, moonutada konkurentsi või pärssida võrdsete konkurentsitingimuste arendamist.

2. Lepingu artikli 21 (ühiskomitee) kohaselt loodud ühiskomitee kehtestab äritegevuse ja -võimaluste kohta koostöökorra; jälgib tehtud edusamme ettevõtjate äritegevust takistavate asjaolude tulemuslikul käsitlemisel ning olukorda, sealhulgas õigusnormide ja reguleerivate nõuete muutmise seotud arengut. Käesoleva lepingu artikli 21 (ühiskomitee) sätete kohaselt võib üks lepinguosaline taotleda ühiskomitee kokkukutsumist käesoleva artikli kohaldamisega seotud küsimuste uurimiseks.

Lennuettevõtjate esindajad

3. Iga lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus asutada teise lepinguosalise territooriumil esindusi ja luua rajatise, mis on vajalikud käesoleva lepingu kohaste lennutransporditeenuste osutamiseks.

4. Iga lepinguosalise lennuettevõtjatel on teise lepinguosalise territooriumile sisenemist, seal viibimist ja töötamist käsitlevate õigusnormide kohaselt õigus tuua teise lepinguosalise territooriumile ning seal tegevuses hoida lennutransporditeenuste osutamiseks vajalikke juhtiv-, müügi-, tehnika-, lennutegevus- ja muid spetsialiste. Vajaduse korral hõlbustavad ja kiirendavad mõlemad lepinguosalsed vastavalt asjakohastele kehtivatele õigusnormidele töölubade andmist käesoleva lõike kohaselt esindustes töötavatele töötajatele, sh teatavaid kuni üheksakümmend (90) päeva vältavaid ajutisi ülesandeid täitvatele töötajatele. Kummagi lepinguosalise lennuettevõtjatel ei pea olema kohalikku partnerit.

Maapealne teenindus

5. a) Ilma et see piiraks käesoleva lõike punkti b sätete kohaldamist, on ühe lepinguosalise igal lennuettevõtjal teise lepinguosalise territooriumil õigus:

i) tagada ise maapealne teenindus (omateenindus) või

ii) valida kas kõigi või osade maapealset teenust osutavate konkureerivate teenuseosutajate vahel, kui neil teenuseosutajatel on iga lepinguosalise õigusnormide kohaselt õigus turule pääseda ja kui sellised teenuseosutajad on turul olemas.

b) Käesoleva lõike punkti a alapunktides i ja ii kehtestatud õiguste puhul kohaldatakse üksnes teatavaid õhuruumi- ja läbilaskevõimepiiranguid, mis tulenevad vajadusest säilitada lennujaama ohutu käitamine. Kui sellised piirangud raskendavad, takistavad või piiravad omakäitlust ja kui maapealsete teenuste osutajate vahel ei ole tegelikku konkurentsi, peab lepinguosaline tagama, et kõik lennuettevõtjad saavad kõnealuseid teenuseid kasutada võrdsetel ja asjakohastel tingimustel; selliste teenuste hinnad määratakse kindlaks asjakohaste, objektiivsete, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel.

6. Igal maapealsete teenuste osutajal, olgu tegemist kas lennuettevõtja või mõne muu teenuseosutajaga, on õigus pakkuda teise lepinguosalise territooriumil maapealset teenindust

lennuettevõtjatele, kes tegutsevad samas lennujaamas lennutegevusloa alusel ning vastavalt kehtivatele õigusaktidele ja -normidele.

Teenindusaegade jaotamine lennujaamades

7. Iga lepinguosaline tagab, et nende territooriumil asuvate lennujaamade suhtes kohaldatavaid teenindusaegade haldamise menetlusi, suuniseid ja eeskirju kohaldatakse sõltumatult, läbipaistvalt, tõhusalt ja mittediskrimineerivalt ning need ei takista turulepääsule.

Käitamis- ja tegevuskavad ning lennuplaanid

8. Lepinguosaline võib nõuda, et talle edastatakse ainult teavitamise eesmärgil käesoleva lepingu kohaselt pakutavate lennuteenuste käitamis- ja tegevuskavad ning lennuplaanid. Kui lepinguosaline nõuab sellist teavitamist, minimeerib ta teise lepinguosalise lennutranspordi vahendajate ja lennuettevõtjate suhtes kehtestatud teatamisnõude ja -korraga seotud halduskoormuse.

Müük, kohalikud kulud ja raha ülekandmine

9. Iga lepinguosalise lennuettevõtjad võivad müüa lennutransporditeenuseid ja kõnealuste teenustega seotud teenuseid enda või teise lennuettevõtja nimel teise lepinguosalise territooriumil ise ja/või lennuettevõtja äranägemisel kas oma müügiesindajate, lennuettevõtja määratud muude vahendajate, interneti või mõne muu sobiva kanali kaudu. Igal lennuettevõtjal on õigus selliseid transporditeenuseid müüa ja kõikidel isikutel on vaba võimalus neid osta konkreetsel territooriumil käibel oleva valuuta või vabalt konverteeritava valuuta eest vastavalt kohalikele valuutat käsitlevatele kehtivatele õigusaktidele.

10. Iga lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus maksta teise lepinguosalise territooriumil kohalike kulude, sealhulgas kütuse eest kohalikus vääringus või vabalt konverteeritavas vääringus vastavalt kohalikele valuutat käsitlevatele kehtivatele õigusaktidele.

11. Igal lennuettevõtjal on vastava taotluse korral õigus konverteerida oma kohalikelt kuludelt tulenevate tulude ülejääk vabalt konverteeritavaks valuutaks ja kanda see üle oma valitud riiki mis tahes hetkel ja viisil ilma piirangute või maksustamiseta ning ülekandmise hetkel kehtiva ametliku vahetuskursi alusel.

Haldusmenetlusi, mis on seotud tulude ülejäägi konverteerimise ja ülekandmisega, kohaldatakse kooskõlas iga lepinguosalise kehtivate valuutavahetuseeskirjadega. Konverteerimisel ja ülekandmisel ei kohaldata muid tasusid kui need, mida pangad tavaliselt sellisel konverteerimisel ja ülekandmisel kohaldavad.

Turustuskoostöölepped

12. Käesoleva lepingu alusel lennuteenuseid osutavad lepinguosalise lennuettevõtjad võivad sõlmida turustuskoostööleppeid, mis hõlmavad plokk-broneeringu lepinguid või koodijagamiskorda:

- a) lepinguosaliste mis tahes lennuettevõtja või -ettevõtjatega ja
- b) kolmandate riikide mis tahes lennuettevõtja või -ettevõtjatega ning
- c) mis tahes riigi maismaa- ja meretransporditeenuste osutajatega,

tingimusel et: i) teenust osutaval lennuettevõtjal on asjakohased liiklusõigused, ii) turustavatel lennuettevõtjatel on vastavates kahepoolsetes sätetes kindlaks määratud asjakohased lennuliini kasutamise õigused ning iii) kõnealused lepped vastavad nende suhtes tavaliselt kohaldatavatele ohutus- ja konkurentsinouetele.

13. Turustuskoostööleppe alusel korraldatava reisijateveo puhul tuleb ostjat teavitada pileti ostul, lennule registreerimisel või igal juhul enne pardaleminekut, kui tegemist on ilma registreerimiseta jätkulennuga, millised transporditeenuse osutajad tegutsevad igas kõnealuse teenuse sektoris.

Ühendveoteenused

14. Reisijateveo puhul ei kehti maismaa- ja meretransporditeenuse osutajate suhtes lennutransporti reguleerivad õigusnormid üksnes seepärast, et sellist maismaa- ja meretransporditeenust pakub lennuettevõtja enda nimel.

15. Olenemata käesoleva lepingu muudest sätetest on lepinguosalise lennuettevõtjatel ja lastiveo kaudsetel teostajatel lubatud rahvusvahelise lennutranspordi raames piiranguteta kasutada maismaa- ja meretransporti lasti veoks lepinguosaliste või kolmandate riikide mis tahes punktidesse või punktidest, sh veoks kõigisse tolliteenustega lennujaamadesse või kõigist tolliteenustega lennujaamadest, samuti on neil vajaduse korral õigus vedada tollitud lasti vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele. Sellisel lastil, olenemata sellest, kas seda veetakse mööda maismaad, merd või õhu kaudu, peab olema juurdepääs lennujaama tollimenetlusele ja -rajatistele. Lennuettevõtjad võivad teostada ise maismaa- ja meretransporti või sõlmida selleks kokkuleppeid muude maismaa- ja meretranspordiettevõtjatega, sh muude mere- ja maismaatransporditeenust osutavate lennuettevõtjatega ja lennutransporti hõlmavate lastivedude kaudsete teostajatega. Selliseid ühendveoteenuseid võib pakkuda ühtse hinnaga, milles on kombineeritud lennu- ning mere- või maismaatransport, tingimusel et teave sellise transpordiviisi kohta ei eksita lastisaatjaid.

Frantsiisi- ja tootemargikokkulepped

16. Iga lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus sõlmida frantsiisi- või tootemargikokkuleppeid mõlema lepinguosalise või kolmanda riigi ettevõtjatega, sealhulgas lennuettevõtjatega, tingimusel et lennuettevõtjatel on asjakohased volitused ja nad on täitnud lepinguosaliste poolt selliste kokkulepete suhtes kohaldatavates õigusnormides sätestatud

tingimused, eelkõige tingimuse, mille kohaselt tuleb avaldada teenust osutava lennuettevõtja andmed.

Rentimine

17. Iga lepinguosalise lennuettevõtjad võivad sõlmida kokkuleppeid õhusõiduki pakkumiseks kas meeskonnaga või ilma rahvusvahelise lennutranspordi teostamise otstarbel koos:

a) lepinguosaliste mis tahes lennuettevõtja või -ettevõtjatega ning

b) kolmandate riikide mis tahes lennuettevõtja või -ettevõtjatega,

tingimusel et selliste kokkulepete igal osalisel on asjakohased volitused ja nad vastavad lepinguosaliste poolt selliste kokkulepete suhtes kohaldatavates õigusnormides sätestatud tingimustele. Kumbki lepinguosaline ei nõua, et õhusõiduki andnud lennuettevõtjal peavad olema käesoleva lepingu alusel antud liiklusõigused marsruutidel, kus õhusõiduk lendama hakkab. Lepinguosalised võivad nõuda, et kõnealused kokkulepped peavad olema nende pädevate asutuste poolt heaks kiidetud. Kui üks lepinguosaline nõuab sellist heakskiitmist mittediskrimineerivalt, minimeerib ta lennuettevõtjate heakskiitmismenetlusega seotud halduskoormuse.

ARTIKKEL 9

Tolli- ja muud maksud

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelise lennuteenuse osutamiseks kasutatav õhusõiduk, selle tavapärane pardavarustus, kütus, määrdeained, tarvitavad tehnilised varud, maapealne varustus, varuosad (sh mootorid), pardavarud (eelkõige toiduained, mittealkohoolsed ja alkohoolsed joogid, tubakas ning muud reisijatele lennu ajal piiratud koguses müügiks või tarbimiseks ette nähtud tooted) ja muud tooted, mis on ette nähtud rahvusvahelist lennuteenust osutava õhusõiduki käitamiseks või teenindamiseks või kasutamiseks ainult seoses sellega, vabastatakse teise lepinguosalise territooriumile saabumisel vastastikkuse alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli-, aktsiisimaksust ning muudest samasugustest tasudest ja maksudest, a) mida kohaldavad riiklikud või kohalikud asutused või Euroopa Liit ning b) mis ei põhine osutatavate teenuste hinnal, tingimusel et nimetatud varustus ja varud jäävad õhusõiduki pardale.

2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud maksudest, lõivudest ja tasudest, välja arvatud osutatava teenuse hinnal põhinevad tasud, vabastatakse vastastikkuse alusel ka:

a) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistliku suurusega pardavarud, mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelist lennuteenust osutava lennuki pardal, isegi kui need pardavarud on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal;

b) lepinguosalise territooriumile toodud maapealne varustus ja varuosad (eelkõige mootorid), mis on ette nähtud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt rahvusvahelise lennuteenuse osutamiseks kasutatava õhusõiduki teenindamiseks, hoolduseks või remondiks;

c) kütus, määrdeained ja tarvitavad tehnilised varud, mis on lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja mis on ette nähtud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt rahvusvahelist lennuteenust osutava õhusõiduki jaoks, isegi kui need varud on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal;

d) iga lepinguosalise tollieeskirjadega ette nähtud trükised, mis on ühe lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud ning mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuvale, rahvusvahelist lennuteenust osutava õhusõiduki pardal, isegi kui need on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal, ning

e) lennujaamades ja kaubaterminalides kasutatav ohutus- ja julgestusvarustus.

3. Olenemata muudest vastupidistest sätetest ei takista käesolevas lepingus sätestatud lepinguosalist kehtestamast mittediskrimineerivaid makse, lõive, tollimakse ega tasusid kütuse suhtes, mis tarnitakse tema territooriumil kasutamiseks lennuettevõtja õhusõidukis, mis peab lennuühendust tema territooriumi kahe punkti vahel.

4. Õhusõidukite tavapärasest pardavarustust, samuti ühe lepinguosalise lennuettevõtja õhusõidukite pardal tavaliselt hoitavaid materjale ja varusid ja varuosasid, millele on osutatud käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2, võib teise lepinguosalise territooriumil maha laadida üksnes kõnealuse lepinguosalise territooriumi tolliasutuse eelneval loal ning need võivad jääda asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli alla seni, kuni need reeksporditakse või kõrvaldatakse vastavalt mõlema lepinguosalise kehtivatele tollieeskirjadele.

5. Käesolevas artiklis sätestatud maksuvabastused kehtivad ka siis, kui ühe lepinguosalise lennuettevõtjad on saanud lepingu alusel mõnelt muult lennuettevõtjalt, kelle suhtes teine lepinguosaline samuti selliseid vabastusi kohaldab, teise lepinguosalise territooriumil laenuks või edastamiseks käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 sätestatud tooted.

6. Käesolev leping ei takista lepinguosalisi kohaldamast makse, lõive ega tasusid kaupade suhtes, mida müüakse reisijatele pardal muul eesmärgil kui pardal tarbimiseks lennuteenuse selle osa jooksul, mis toimub tema territooriumi kahe punkti vahel, kus on lubatud pardaleminek ja pardalt mahatulek.

7. Lepinguosalise territooriumi otsetransiidi teel läbiv pagas ja last vabastatakse tollimaksudest, lõivudest ja muudest samasugustest tasudest, mis ei põhine teenuste osutamise maksumusel.

8. Käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud seadmete ja varude puhul võidakse nõuda nende hoidmist asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli all.

9. Käesoleva lepingu sätted ei mõjuta käibemaksukorda, välja arvatud impordi käibemaksu osas.

10. Käesolev leping ei mõjuta mis tahes liikmesriigi ja Tuneesia vahel kehtivate tulu ja kapitali topeltmaksustamise vältimise kokkulepete kohaldamist.

ARTIKKEL 10

Kasutustasud

1. Käesoleva lepingu I lisas esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalisel, et nende kohaldavate õigusaktide, eeskirjade ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa A osas.

2. Iga lepinguosaline tagab, et kasutustasud, mida nende pädevad asutused või üksused võivad kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes aeronavigatsiooni- ja lennujuhtimisteenuste kasutamise eest, on kulupõhised ja mittediskrimineerivad. Igal juhul määratakse kõik teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes kehtestatavad kasutustasud tingimustel, mis on sama soodsad kui mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

3. Iga lepinguosaline tagab, et kasutustasud, mida nende pädevad asutused või üksused võivad kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes lennujaama, lennundusjulgestuse ning nendega seotud rajatiste ja teenuste kasutamise eest, välja arvatud käesoleva lepingu artikli 8 (äritegevus) lõikes 5 kirjeldatud teenuste eest võetavad tasud, on õiglased, põhjendatud, ei ole ebaõiglaselt ega riikkondsuse alusel diskrimineerivad ning on kasutajakategooriate vahel võrdselt jaotatud. Ilma et see piiraks artikli 15 (lennuliikluse korraldamine) lõike 1 kohaldamist, võivad kõnealused kasutustasud kajastada kogumaksumuses, mida pädevad asutused või üksused kehtestavad lennujaamas või lennujaamasüsteemis asjakohaste lennujaama- ning lennundusjulgestusrajatiste ja -teenuste eest, kuid ei tohi seda ületada. Need kasutustasud võivad sisaldada mõistlikku tulu pärast amortisatsioonikulude mahaarvamist. Rajatise ja teenuseid, mille eest kasutustasu võetakse, peab saama kasutada tõhusalt ja säästvalt. Igal juhul määratakse kõnealused kasutustasud teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes tingimustel, mis on sama soodsad kui tasude määramise ajal mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

4. Iga lepinguosaline nõuab, et nende territooriumil asuvate tasusid kehtestavate pädevate asutuste või üksuste ning teenuseid ja varustust kasutavate lennuettevõtjate vahel toimuksid konsultatsioonid ja vahetataks teavet, mis on vajalik selleks, et saada täpne ülevaade kasutustasude põhjendatusest vastavalt käesoleva artikli lõigete 2 ja 3 põhimõtetele. Iga lepinguosaline tagab, et tasusid kehtestavad pädevad asutused või üksused teataksid kasutajatele mõistliku aja jooksul ette kõigist kasutustasude muutmise ettepanekutest, et kasutajad saaksid enne muudatuste tegemist väljendada oma arvamust ja esitada oma seisukohad.

ARTIKKEL 11

Piletihinnad ja lastitariifid

1. Lepinguosalised lubavad lennuettevõtjatel kehtestada piiranguteta piletihindu ning lastitariife vaba ja ausa konkurentsi alusel.
2. Iga lepinguosaline võib võrdsetel alustel nõuda teise lepinguosalise lennuettevõtjalt oma pädevate asutuste teavitamist lihtsustatud korras ja üksnes teabe saamise eesmärgil tariifidest, mida need ettevõtjad pakuvad lepinguosaliste territooriumil algavate teenuste eest. Lennuettevõtjalt võib kõnealust teadet nõuda kõige varem piletihinna või lastitariifi esialgse pakkumise ajal.
3. Pädevate asutuste vahel võib korraldada arutelusid, eelkõige sellistes küsimustes nagu piletihindadest või lastitariifist teavitamise ja nendega seotud menetluse nõuded ning ebaõiglased, põhjendamatud, diskrimineerivaid või subsideeritud tariifid.

ARTIKKEL 12

Statistika

1. Iga lepinguosaline esitab teisele lepinguosalisele mittediskrimineerival viisil käesoleva lepingu raames teenindatavate lendude kohta käivad kättesaadavad ning mõlema lepinguosalise vastavate õigusnormidega ette nähtud statistilised andmed, mida võib põhjendatult nõuda.
2. Lepinguosalised teevad käesoleva lepingu artikli 21 (ühiskomitee) kohase ühiskomitee raames koostööd, et hõlbustada käesoleva lepingu kohase lennuteenuste arengu jälgimiseks omavahelist statistilise teabe vahetust.

II JAOTIS

ÕIGUSKOOSTÖÖ

ARTIKKEL 13

Lennundusohutus

1. Käesoleva lepingu I lisa esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalised, et nende kohaldavate õigusaktide, eeskirjade ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa A osas.

2. Lepinguosaliste pädevad asutused tunnustavad käesoleva lepinguga hõlmatud lennutransporditeenuste osutamiseks teineteise poolt välja antud või kehtivaks tunnistatud ning praeguseni kehtivaid lennukõlblikkussertifikaate, pädevustunnistusi ja lube, tingimusel et nende sertifikaatide, tunnistuste või lubade väljaandmise aluseks olevad nõuded on võrdväärsed vähemalt miinimumnormidega, mis konventsioonist lähtuvalt võidakse kehtestada, või ületavad neid. Siiski võivad pädevad asutused asjaomase lepinguosalise territooriumi kohal toimuvate lendude puhul mitte tunnustada pädevustunnistusi ja lube, mille tema kodanikele on välja andnud või mille on kehtivaks tunnistanud teise lepinguosalise pädevad asutused.

3. Mõlemad lepinguosalised võivad igal ajal taotleda konsultatsioone teise lepinguosalise ohutusnormide järgimise kohta.

4. Lepinguosalised tagavad, et kui on kahtlusi, et ühe lepinguosalise territooriumil registreeritud õhusõiduk, mis maandub teise lepinguosalise territooriumil asuvas rahvusvahelisele lennuliiklusele avatud lennujaamas, ei vasta konventsiooniga kehtestatud rahvusvahelistele lennundusohutusnormidele, siis kontrollivad teise lepinguosalise pädevad asutused kõnealuse õhusõiduki pardal ja selle ümber seisuplatsil õhusõiduki ja meeskonna dokumentide kehtivust ning õhusõiduki ja selle varustuse nähtavat seisukorda.

5. Lepinguosaliste pädevad asutused võivad viivitamata võtta kõiki asjakohaseid meetmed, kui on põhjust arvata järgmist:

a) õhusõiduk, selle osa või selle käitamine ei vasta konventsiooniga või lepingu II lisa B osas sätestatud õigusaktidega (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kehtestatud miinimumnormidele;

b) on tekkinud tõsiseid kahtlusi, et õhusõiduk, selle osa või selle käitamine ei vasta konventsiooniga või lepingu II lisa B osas sätestatud õigusaktidega (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kehtestatud miinimumnormidele; või

c) on tekkinud tõsiseid kahtlusi, et konventsiooniga või lepingu II lisa B osas sätestatud õigusaktidega (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) miinimumnorme ei suudeta tõhusalt järgida ega nende täitmist tagada.

6. Kui ühe lepinguosalise pädevad asutused võtavad lõike 5 kohaseid meetmeid, teatavad nad sellest viivitamata teise lepinguosalise pädevatele asutustele ja põhjendavad meetmete võtmist.

7. Ühe konventsiooniosalise poolt kooskõlas käesoleva artikli lõikega 5 võetavate kõigi meetmete rakendamine lõpetatakse niipea, kui nende võtmiseks ei ole enam põhjust.

8. Kui lõike 5 kohaldamisel võetud meetmete rakendamist ei lõpetata, kuigi nende võtmiseks ei ole enam põhjust, võivad mõlemad lepinguosalised suunata selle küsimuse ühiskomiteele lahendamiseks.

ARTIKKEL 14

Lennundusjulgestus

1. Käesoleva lepingu I lisa esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalised, et nende kohaldavate õigusaktide, eeskirjade ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa C osas.

2. Võttes täielikult arvesse ja austades oma suveräänsust, võivad lepinguosalised nõustuda, et teine lepinguosaline külastab ühte või mitut nende lennujaama seoses seal kohaldatavate lennundusjulgestusmeetmetega. Lepinguosalised kehtestavad vajalikud mehhanismid teabe vahetamiseks nende külastuste tulemuste kohta.

3. Iga lepinguosaline kinnitab vastastikust kohustust kaitsta tsiviillennundust ebaseaduslike sekkumiste eest, eelkõige täita kohustusi, mis tulenevad konventsiooni sätetest, Tokios 14. septembril 1963. aastal allkirjastatud konventsioonist kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal, Haagis 16. detsembril 1970. aastal allkirjastatud konventsioonist õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise kohta, Montrealis 23. septembril 1971. aastal allkirjastatud konventsioonist tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise kohta, Montrealis 24. veebruaril 1988. aastal allkirjastatud protokollist ebaseaduslike vägivaldaaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades ja Montrealis 1. märtsil 1991 allkirjastatud konventsioonist, milles käsitletakse plastiliste lõhkeainete märkimist nende avastamiseks, kuivõrd mõlemad lepinguosalised on kõnealuste konventsioonide ja ka kõigi muude tsiviillennundusjulgestust käsitlevate konventsioonide ja protokollide osalised.

4. Taotluse korral osutavad lepinguosalised teineteisele igakülgselt abi, et takistada tsiviilõhusõiduki ebaseaduslikku hõivamist ning muid ebaseaduslikke tegusid, mis ohustavad sellist õhusõidukit, selle reisijaid ja meeskonda, lennujaamu, aeronavigatsiooniseadmeid ja -teenuseid ning et hoida ära kõiki muid ohte tsiviillennundusjulgestusele.

5. Lepinguosalised tegutsevad vastastikustes suhetes kooskõlas lennundusjulgestusstandarditega ning Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kehtestatud asjakohaste soovituslike tavadega, mis on kindlaks määratud Chicago konventsiooni lisades, kuivõrd selliseid julgestusnõudeid kohaldatakse lepinguosaliste suhtes. Lepinguosalised nõuavad, et õhusõidukite käitajad, kes kasutavad lepinguosaliste registrisse

kantud õhusõidukeid, samuti ettevõtjad, kelle peamine tegevuskoht või alaline asukoht on lepinguosaliste territooriumil, ja lepinguosaliste territooriumil asuvate lennujaamade käitajad tegutseksid vastavalt nendele lennundusjulgestuse sätetele.

6. Iga lepinguosaline tagab, et tema territooriumil kohaldatakse tõhusalt meetmeid, millega kaitstakse tsiviillennundust õigusvastaste tegude eest, sealhulgas, kuid mitte ainult, reisijate ja nende käsipagasi ning registreeritud pagasi läbivaatamine; muude isikute kui reisijate, sealhulgas lennumeeskond ning nendega kaasasolevad esemed, läbivaatamine ja julgestuskontroll ning lasti, posti ning parda- ja lennuväljavarude julgestuskontroll ning juurdepääsukontroll lennualale ja piiratud juurdepääsuga turvaaladele. Kõnealuseid meetmeid kohandatakse juhul, kui oht lennundusjulgestusele peaks suurenema. Iga lepinguosaline nõustub, et tema lennuettevõtjatelt võidakse nõuda, et nad täidaksid käesoleva artikli lõikes 5 osutatud lennundusjulgestusnõudeid ja muid lennundusjulgestussätteid, mida teine lepinguosaline kohaldab esimese lepinguosalise puhul oma territooriumile sisenemise, sealt lahkumise ja seal viibimise suhtes.

7. Võttes täielikult arvesse ja austades vastastikku teineteise suveräänsust, võib kumbki lepinguosaline kehtestada julgestusmeetmeid oma territooriumile sisenemiseks, samuti erakorralisi meetmeid, kui tegemist on konkreetse ohuga lennujulgestusele, teist lepinguosalist tuleks kõnealustest meetmetest viivitamata teavitada. Iga lepinguosaline suhtub positiivselt kõigisse teise lepinguosalise taotlustesse võtta konkreetse ohu korral mõistlikke julgestusalaseid erimeetmeid ning esimene lepinguosaline võtab arvesse julgestusmeetmeid, mida teine lepinguosaline juba rakendab, ja viimase poolt väljendatud seisukohti. Iga lepinguosaline tunnistab siiski, et käesolev artikkel ei piira ühe lepinguosalise õigust keelata tema territooriumile sisenemast lennul või lendudel, mida ta peab oma julgeolekut ohustavaks. Iga lepinguosaline teavitab teist lepinguosalist eelnevalt kõikidest kavandatavatest julgestusalastest erimeetmetest, mis võiksid oluliselt mõjutada käesoleva lepingu alusel osutatavate lennutransporditeenuste rahastamist ja korraldamist, välja arvatud juhul, kui see ei ole hädaolukorras mõistlikkuse piires võimalik. Iga lepinguosaline võib selliste julgestusmeetmete arutamiseks taotleda käesoleva lepingu artikli 21 (ühiskomitee) kohase ühiskomitee kokkukutsumist.

8. Kui tsiviilõhusõiduk hõivatakse ebaseaduslikult või kui õhusõiduki, selle reisijate ja meeskonna, lennujaamade või aeronavigatsiooniseadmete ja -teenuste turvalisust ohustab muu ebaseaduslik intsident või tekib sellise intsidendi oht, abistavad lepinguosalised teineteist, hõlbustades suhtlemist ning muid asjakohaseid meetmeid, et kiiresti ja ohutult kõnealune intsident lõpetada või selle oht kõrvaldada.

9. Iga lepinguosaline võtab kõik tema arvates asjakohased meetmed, et tagada ebaseadusliku hõivamise või ebaseadusliku sekkumise ohvriks langenud ja nende territooriumil maandunud õhusõiduki maapinnale jäämine, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki äralend on vajalik inimelu kaitseks. Võimaluse korral võetakse sellised meetmed vastastikuste konsultatsioonide alusel.

10. Kui ühel lepinguosalisel on põhjendatud kahtlusi, et teine lepinguosaline ei ole täitnud käesolevas artiklis sätestatud lennundusjulgestusnõudeid, taotleb ta viivitamata konsulteerimist teise lepinguosalisega.

11. Ilma et see piiraks käesoleva lepingu artikli 4 (tegevusloa andmisest keeldumine ning selle tühistamine, peatamine või piiramine) kohaldamist, annab suutmatuse jõuda rahuldavale kokkuleppele viieteistkümne (15) päeva jooksul alates sellise taotluse esitamisest aluse teise lepinguosalise ühe või mitme lennuettevõtja lennutegevusloa peatamiseks, tühistamiseks, piiramiseks või sellele tingimuste seadmiseks.

12. Otsese ja erakorralise ohu korral võib lepinguosaline võtta ajutisi meetmeid enne viieteistkümne (15) päeva möödumist käesoleva artikli lõikes 11 osutatud ajavahemikust.

13. Käesoleva artikli lõike 11 kohaselt võetud meetmete rakendamine lõpetatakse, kui teine lepinguosaline on viinud oma tegevuse käesoleva artikliga täielikku vastavusse.

ARTIKKEL 15

Lennuliikluse korraldamine

1. Käesoleva lepingu I lisas esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosaliselised, et nende kohaldavate õigusaktide, eeskirjade ja menetlustega viiakse ellu ning kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa D osas, ning Euroopa Liidu õigusraamistikuga hõlmamata valdkondades aeronavigatsiooniteenuste suhtes kohaldatavaid ICAO menetlusi allpool sätestatud tingimustel.

2. Lepinguosaliselised kohustuvad tegema tihedat koostööd lennuliikluse korraldamisel, et laiendada ühtne Euroopa taevas Tuneesiale ning tugevdada seega praegusi ohutusnorme, tõhustada Euroopa üldisi lennuliiklusnorme, optimeerida veomahtu ja minimeerida viivitusi. Selleks osaleb Tuneesia ühtse taeva komitees vaatlejana. Ühiskomitee jälgib ja hõlbustab koostööd lennuliikluse korraldamisel.

3. Et lepinguosalistel oleks lihtsam saavutada ühtset Euroopa taevast käsitlevaid eesmärke oma territooriumil:

a) võtab Tuneesia vajalikud meetmed, et kohandada oma aeronavigatsiooniteenused ning lennuliikluse korraldamise institutsionaalsed ja seirestruktuurid ümber vastavalt ühtse Euroopa taeva põhimõtetele, eelkõige lennundusohutuse valdkonnas.

b) asutab Tuneesia eelkõige asjakohase riikliku järelevalveasutuse, mis on vähemalt funktsionaalselt sõltumatu aeronavigatsiooniteenuste pakkuja(te)st;

c) kaasab Euroopa Liit Tuneesia vastavatesse Euroopa ühtsest taevast tulenevatesse aeronavigatsiooniteenuste, õhuruumi ja koostalitlusvõime valdkonna algatustesse, eelkõige järgmiselt:

- i). vastav koostöö Tuneesiaga või tema kaasamine funktsionaalsesse õhuruumiosasse;
- ii). osalemine ühtse Euroopa taeva võrgustiku funktsioonides, eelkõige liiklusvoogude andmete edastamine;
- iii). oma tegevuse SESARi kasutuselevõtu kavadega vastavusse viimine;
- iv). koostalitlusvõime tugevdamine; ning

d) teevad lepinguosalisel koostööd Euroopa Liidu tulemuslikkuse kava valdkonnas, et optimeerida üldist lennutõhusust, vähendada kulusid ning muuta olemasolevad süsteemid ohutumaks ja võimsamaks. Koostöös keskendutakse eelkõige tulemuslikkuse näitajate seirevahenditele ning õhuruumi haldamise ja kavandamise vahenditele.

ARTIKKEL 16

Keskkonnakaitse

1. Käesoleva lepingu I lisas esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalisel, et nende kohaldavate õigusaktide, eeskirjade ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa E osas.

2. Soodustades lennunduse säästvat arengut, toetavad lepinguosalisel keskkonna kaitsmise vajadust. Lepinguosalisel teevad koostööd, et selgitada välja lennunduse mõju keskkonnale.

3. Lepinguosalisel tõdevad, et on tähtis teha koostööd, et välja selgitada ja vähendada lennunduse mõju keskkonnale kooskõlas käesoleva lepingu eesmärkidega.

4. Lepinguosalisel tunnustavad, et on oluline võidelda kliimamuutuste vastu ja seega lennundusest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vastu nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Lepinguosalisel lepivad kokku tihendada koostööd kõnealustes küsimustes, sealhulgas asjakohaste mitmepoolsete kokkulepete abil, mis hõlmavad eelkõige selliste turust lähtuvate globaalmeetmete rakendamist, nagu lepiti kokku OACI 39. assambleel ja kasutades selleks ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkuleppe artikliga 6.4 asutatud säästva arengu mehhanismi, et töötada välja turupõhised rahvusvahelised globaalmeetmed, mille abil vähendada kasvuhoonegaaside heidet lennunduses, ning muud artikli 6 kohased aspektid seoses rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heitega.

5. Lepinguosalisel kohustuvad vahetama teavet ja pidama ekspertidega korrapäraselt dialoogi, et tugevdada koostööd, mille eesmärk on vähendada lennunduse mõju keskkonnale ja mis hõlmab järgmist:

a) keskkonnahoidliku lennundustehnoloogiaga seotud uurimis- ja arendustegevus;

b) lennuliikluse korraldamisega seotud uuendused eesmärgiga vähendada lennunduse mõju keskkonnale;

- c) teadus- ja arendustegevus säästvate alternatiivkütuste leidmiseks lennunduses;
 - d) arvamustevahetus teemadel, mis on seotud lennunduse mõjuga keskkonnale ja kliimat mõjutavate lennundussektori heitkoguste vähendamisega, ning
 - e) müra vähendamine ja seire, et vähendada lennunduse mõju keskkonnale.
6. Lähtuvalt oma õigustest ja kohustustest, mis tulenevad nende keskkonnavalastest mitmepoolsetest kohustustest, seavad lepinguosalised ühtlasi ülesandeks tõhustada finants- ja tehnoloogiakoostööd seoses meetmetega rahvusvahelisest lennundusest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks.
7. Lepinguosalised tunnistavad vajadust võtta asjakohaseid meetmeid, et vältida lennunduse mõju keskkonnale või tegeleda selle probleemiga, eeldusel et sellised meetmed on täielikult kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustustega.

ARTIKKEL 17

Lennuettevõtja vastutus

Lepinguosalised kinnitavad oma kohustusi, mis tulenevad kummagi lepinguosalise ratifitseeritud rahvusvahelistest konventsioonidest.

ARTIKKEL 18

Tarbijakaitse

Käesoleva lepingu I lisa esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalised, et nende kohaldavate õigusaktide, eeskirjade ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa F osas.

ARTIKKEL 19

Sotsiaalaspektid

1. Käesoleva lepingu I lisa esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalised, et nende kohaldavate õigusaktide, eeskirjade ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa G osas.

2. Lepinguosalised tunnistavad vajadust uurida käesoleva lepingu mõju tööturule, -hõivele ja -tingimustele. Lepinguosalised kohustuvad tegema koostööd käesolevast lepingust tulenevates tööhõiveküsimumustes, eelkõige selles, mis puudutab mõju tööhõivele, põhiõigusi tööl, töötingimusi, sotsiaalkaitset ja sotsiaaldialoogi.
3. Lepinguosalised edendavad oma õigusaktide, normide ja tavade kaudu kõrgetasemelist sotsiaalkaitset ja tööhõivet tsiviillennunduse valdkonnas.
4. Lepinguosalised tunnistavad selle kasu tähtsust, mida annavad olulised majanduseelised, mis tulenevad avatud ja konkurentsivõimeliste turgude olemasolust koosmõjus töötajate rangete tööalaste normidega. Lepinguosalised rakendavad käesolevat lepingut viisil, mis soodustab rangete tööalaste normide kohaldamist, olenemata asjaomaste lennuettevõtjate omandilisest kuuluvusest või nende olemusest, ning tagab, et nende vastavates õigusaktides sätestatud õigusi ja põhimõtteid ei kahjustataks, vaid rakendataks tõhusalt.
5. Lepinguosalised kohustuvad edendama ning oma õigusaktides ja tavades tõhusalt rakendama rahvusvaheliselt tunnustatud tööalaseid põhinorme, mis on esitatud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni peamistes konventsioonides, mille Tuneesia ja ELi liikmesriigid on ratifitseerinud.
6. Ühtlasi kohustuvad lepinguosalised edendama muid tsiviillennunduse valdkonnas kohaldatavaid sotsiaal- ja töövaldkonna rahvusvaheliselt tunnustatud norme ja lepinguid ning neid tõhusalt ellu viima ja oma riigi õiguses kohaldama.
7. Iga lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee koosoleku kokkukutsumist, et arutada taotluse esitanud lepinguosalise arvates olulisi tööhõiveküsimumusi.

III JAOTIS

INSTITUTSIOONILISED SÄTTED

ARTIKKEL 20

Tõlgendamine ja täitmise tagamine

1. Lepinguosalised võtavad asjakohaseid üld- või erimeetmeid, et tagada käesolevast lepingust tulenevate kohustuste täitmine, ning hoiduvad kõigist meetmetest, mis võiksid kahjustada käesoleva lepingu eesmärkide saavutamist.
2. Iga lepinguosaline vastutab oma territooriumil käesoleva lepingu nõuetekohase täitmise tagamise eest.
3. Iga lepinguosaline, toimides oma kohaldatavate seaduste ja eeskirjade kohaselt, annab teisele lepinguosalisele vajalikku teavet ja abi lepingu sätete võimalike rikkumiste uurimisel, mida teine lepinguosaline teostab käesoleva lepinguga talle antud pädevuse kohaselt.

4. Kui lepinguosaline tegutseb talle käesoleva lepinguga antud volituste alusel teisele lepinguosalisele huvi pakkuvates ja teise lepinguosalise asutusi või ettevõtjaid käsitlevates küsimustes, tuleb teise lepinguosalise pädevatele asutustele sellest teatada ja anda neile võimalus esitada võimalikud märkused enne lõpliku otsuse tegemist.

ARTIKKEL 21

Ühiskomitee

1. Luuakse lepinguosaliste esindajatest koosnev komitee (edaspidi „ühiskomitee“), mis vastutab käesoleva lepingu haldamise ja nõuetekohase rakendamise eest. Selleks esitab komitee soovitusi ja võtab lepinguga ettenähtud juhtudel vastu otsuseid.

2. Ühiskomitee tegutseb ja teeb otsused konsensuse alusel. Ühiskomitees vastu võetud otsused on lepinguosalistele siduvad.

3. Ühiskomitee võtab otsusega vastu oma töökorra.

4. Ühiskomitee tuleb kokku vastavalt vajadusele, kuid vähemalt üks kord aastas. Iga lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist.

5. Iga lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist käesoleva lepingu tõlgendamise ja kohaldamisega seotud küsimuste lahendamiseks. Koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui kaks (2) kuud pärast taotluse saamist, kui lepinguosalistes ei ole kokku leppinud teisiti.

6. Käesoleva lepingu nõuetekohaseks rakendamiseks vahetavad lepinguosalistes teavet ja peavad kummagi lepinguosalise taotlusel nõu ühiskomitees.

7. Ühiskomitee kinnitab oma otsusega hinnangu, mille Euroopa Liit on teinud selle kohta, kuidas Tuneesia viib ellu ja kohaldab Euroopa Liidu õigusaktidega ette nähtud õigusnorme ja standardeid, mis on esitatud käesoleva lepingu I lisa punktis 1 (üleminekusätted).

8. Ühiskomitee uurib küsimusi, mis on seotud investeringutega lepinguosalistes lennuettevõtjatesse või muudatustega lepinguosalistes lennuettevõtjate tegelikus kontrollimises.

9. Ühiskomitee arendab ka koostööd, tegeledes eelkõige, kuid mitte üksnes järgmisega:

a) vaatab läbi käesoleva lepingu kohaseid lennuteenuseid mõjutavad turutingimused;

b) püüab leida tõhusat lahendust küsimustele, mis on seotud käesoleva lepingu artiklis 8 (äritegevus) osutatud äritegevuse ja -võimalustega ning võivad takistada käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste turulepääsule ja nende sujuvat osutamist, tagades ausa konkurentsi, õigusnormide ühtlustamise ning õiguslike piirangute vähendamise lennuteenuste osutamisel;

c) vahetab teavet, sealhulgas selliste muudatuste kohta asjaomase lepinguosalise seadustes, määrustes ja poliitikas, mis võivad mõjutada lennuteenuseid;

d) kaalub võimalikke valdkondi, mida võiks käesolevasse lepingusse lisada, ja esitab võimalikud soovitusel lepingu muutmiseks või tingimused ja korra, mille alusel uued osalised saaksid käesoleva lepinguga liituda;

e) arutab investeerimise, omandiõiguse ja kontrolliga seotud üldisi küsimusi;

f) edendab õiguskooostööd ja vastastikuseid kohustusi, et saavutada eeskirjade vastastikune tunnustamine ja lähendamine;

g) soodustab vajaduse korral konsulteerimist lennutranspordiküsimustes, mida käsitletakse rahvusvahelistes organisatsioonides ja suhetes kolmandate riikidega, sealhulgas ühise lähenemisviisi kasutuselevõtmise kaalumist;

h) hõlbustab lepinguosalistevahelist statistilise teabe vahetust käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste arengu jälgimiseks ning

i) analüüsib lepingu rakendamise sotsiaalmõju ja leiab asjakohaseid lahendusi põhjendatuks peetavatele probleemidele.

10. Kui ühiskomitee ei tee kuue (6) kuu jooksul alates taotluse esitamisest otsust küsimuses, mille kohta on talle taotlus esitatud, võivad lepinguosalisel võtta käesoleva lepingu artikli 23 (kaitsemeetmed) alusel asjakohaseid ajutisi kaitsemeetmeid.

11. Käesoleva lepinguga ei takistata väljaspool ühiskomiteed toimuvat lepinguosalistel pädevate asutuste koostööd ega korraldatavaid arutelusid, eelkõige lennundusjulgestuse, lennundusohutuse, keskkonnakaitse, lennuliikluse juhtimise, lennujaamataristu, konkurentsi ja tarbijakaitse valdkonnas. Lepinguosalised teatavad ühiskomiteele sellise koostöö ja selliste arutelude tulemused, mis võivad mõjutada käesoleva lepingu rakendamist.

ARTIKKEL 22

Vaidluste lahendamine ja vahekohus

1. Vaidlused, mis on seotud käesoleva lepingu kohaldamise või tõlgendamisega, välja arvatud käesoleva lepingu artikli 7 kohaldamisalasse kuuluvad küsimused (aus konkurents), mis ei kuulu lahendamisele ühiskomitee koosolekul, võib lepinguosalistel nõusolekul edastada otsustamiseks mõnele isikule või üksusele. Kui lepinguosalisel ei jõua omavahel kokkuleppele, esitatakse vaie ühe lepinguosalistel taotlusel vahekohtusse vastavalt käesoleva artikliga ette nähtud menetlusele.

2. Vahekohtusse pöördumise taotlus esitatakse kirjalikult teisele lepinguosalistele. Vaide esitanud lepinguosaline nimetab oma taotluses vaidlusaluse asjaolu ja selgitab, miks see on käesoleva lepingu sätetega vastuolus; kõnealune teave esitatakse viisil, mis annab kaebusele selge õigusliku aluse.

3. Kui lepinguosalisel ei ole kokku leppinud teisiti, on vahekohus kolmest vahekohtunikust koosnev kohus, mis moodustatakse järgmiselt:

a) kahekümne (20) päeva jooksul pärast vahekohtutaotluse saamist määrab iga lepinguosaline vahekohtuniku. Kolmekümne (30) päeva jooksul pärast mõlema vahekohtuniku nimetamist määravad kaks vahekohtunikku vastastikusel kokkuleppel kolmanda, kes tegutseb vahekohtu esimehena;

b) kui üks lepinguosaline ei ole kokkulepitud aja jooksul vahekohtunikku määranud või kui kolmandat vahekohtunikku ei ole määratud käesoleva lõike punkti a kohaselt, võib kumbki lepinguosaline paluda Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu presidendil määrata olenevalt olukorrast vahekohtunik või vahekohtunikud kolmekümne (30) päeva jooksul pärast taotluse saamist. Kui Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu president on liikmesriigi või Tuneesia kodanik, teostab määramise nõukogu kõige vanem asepresident, keda ei saa eespool nimetatud põhjusel diskvalifitseerida.

4. Vahekohtu moodustamise kuupäevaks on päev, mil viimane kolmest vahekohtunikust nõustub oma ametissenimetamisega.

5. Ühe lepinguosalise taotlusel teeb vahekohus kümne (10) päeva jooksul pärast vahekohtu ametissemääramist otsuse selle kohta, kas tegemist on kiireloomulise juhtumiga.

6. Ühe lepinguosalise taotlusel võib vahekohus nõuda, et teine lepinguosaline rakendaks vahekohtu lõpliku otsuse vastuvõtmiseni ajutisi meetmeid.

7. Hiljemalt üheksakümne (90) päeva jooksul pärast vahekohtu ametissemääramise kuupäeva esitab vahekohus lepinguosalistele vahearuande, mis sisaldab väljaselgitatud asjaolusid, asjakohaste sätete kohaldatavust ning vahekohtu järelduste ja soovitude üksikasjalikke põhjendusi. Kui vahekohus leiab, et tal ei ole võimalik sellest tähtajast kinni pidada, teavitab vahekohtu esimees sellest kirjalikult lepinguosalisi, põhjendab viivitust ja nimetab kuupäeva, mil vahekohus plaanib vahearuande esitada. Ühelgi juhul ei tohi vahearuannet esitada hiljem kui sada kakskümmend (120) päeva pärast vahekohtu ametissemääramist.

8. Neljateistkümne (14) päeva jooksul pärast vahearuande teatavaks tegemist võib lepinguosaline esitada vahekohtule kirjaliku taotluse vahearuande teatavate aspektide läbivaatamiseks.

9. Kiireloomulisel juhul teeb vahekohus kõik võimaliku, et esitada oma vahearuanne neljakümne viie (45) päeva ja igal juhul hiljemalt kuuekümne (60) päeva jooksul pärast vahekohtu ametissemääramise kuupäeva. Seitsme (7) päeva jooksul pärast vahearuande teatavaks tegemist võib lepinguosaline esitada vahekohtule kirjaliku taotluse vahearuande teatavate aspektide läbivaatamiseks.

10. Pärast lepinguosaliste poolt vahearuande kohta esitatud kirjalike märkuste läbivaatamist võib vahekohus oma aruannet muuta ja vajaduse korral asjaolusid täiendavalt uurida. Vahekohtu lõppotsuse järeldused sisaldavad vahearuande läbivaatamise ajal esitatud väidete põhjalikku analüüsi ja selles vastatakse selgelt lepinguosaliste küsimustele ja tähelepanekutele.

11. Vahekohus teatab oma lõppotsuse lepinguosalistele hiljemalt saja kahekümne (120) päeva jooksul pärast vahekohtu ametisse määramise kuupäeva. Kui vahekohus leiab, et tal ei ole võimalik sellest tähtajast kinni pidada, teavitab vahekohtu esimees sellest kirjalikult lepinguosalisi, põhjendab viivitust ja nimetab kuupäeva, mil vahekohus plaanib lõppotsuse esitada. Ühelgi juhul ei tohi lõppotsust esitada hiljem kui sada viiskümmend (150) päeva pärast vahekohtu ametisse määramist.

12. Kiireloomulisel juhul teeb vahekohus kõik võimaliku, et teatada oma lõppotsus lepinguosalistele hiljemalt kuuekümne (60) päeva jooksul pärast vahekohtu ametisse määramise kuupäeva. Kui vahekohus leiab, et tal ei ole võimalik sellest tähtajast kinni pidada, teavitab vahekohtu esimees sellest kirjalikult lepinguosalisi, põhjendab viivitust ja nimetab kuupäeva, mil vahekohus plaanib lõppotsuse esitada. Ühelgi juhul ei tohi lõppotsust esitada hiljem kui seitsekümmend viis (75) päeva pärast vahekohtu ametisse määramist.

13. Lepinguosalisel võivad esitada taotlusi lõppotsuse selgitamiseks kümne (10) päeva jooksul pärast otsuse teatavaks tegemisest; kõik selgitused tuleb anda viieteistkümne (15) päeva jooksul alates taotluse esitamisest.

14. Kui vahekohus leiab, et käesolevat lepingut on rikutud ja vastutav lepinguosaline ei täida kohtu lõppotsust või lepinguosalisel ei jõua vastastikusel kokkuleppel mõlemat osalist rahuldava lahenduseni neljakümne (40) päeva jooksul pärast vahekohtu lõppotsuse teatavaks tegemisest, võib teine lepinguosaline peatada käesolevast lepingust tulenevate võrreldavate eeliste kohaldamise või peatada osaliselt või vajaduse korral täielikult käesoleva lepingu kohaldamise seni, kuni vastutav lepinguosaline on kohtu lõppotsuse täitnud või kuni lepinguosalisel on jõudnud vastastikusel kokkuleppel mõlemat lepinguosalist rahuldava lahenduseni.

ARTIKKEL 23

Kaitsemeetmed

1. Kui üks lepinguosaline leiab, et teine lepinguosaline ei ole täitnud käesolevast lepingust tulenevaid kohustusi, võib ta võtta asjakohaseid meetmeid. Kaitsemeetmeid võetakse ainult sellises ulatuses ja sellise kestusega, mis on vajalik olukorra parandamiseks või lepingu tasakaalu säilitamiseks. Eelistatud on meetmed, mis häirivad käesoleva lepingu toimimist kõige vähem.

2. Kaitsemeetmeid võtta kavatsev lepinguosaline teatab sellest teisele lepinguosalisele ühiskomitee kaudu ja edastab kogu asjakohase teabe.

3. Lepinguosalisel alustavad kohe ühiskomitees konsulteerimist, et jõuda vastastikku vastuvõetava lahenduseni.

4. Ilma et see piiraks käesoleva lepingu artikli 3 (lennutegevusluba) lõike 1 punkti c ja artikli 4 (tegevusloa andmisest keeldumine ning selle tühistamine, peatamine või piiramine)

lõike 1 punkti d kohaldamist, ei võta asjaomane lepinguosaline kaitsemeetmeid enne, kui lõikes 2 osutatud teatamiskuupäevast on möödunud üks kuu, välja arvatud juhul, kui lõikes 3 osutatud konsulteerimine lõpeb enne nimetatud tähtaja möödumist.

5. Asjaomane lepinguosaline teatab ühiskomiteele viivitamata võetud meetmetest ja edastab kogu asjakohase teabe.

6. Kõik käesoleva artikli tingimustel võetud meetmed peatatakse kohe, kui süüdiolav lepinguosaline on täitnud käesoleva lepingu sätteid.

ARTIKKEL 24

Seosed muude lepingutega

1. Käesoleva lepingu sätteid on lepinguosaliste vaheliste selliste kahepoolsete lepingute ja kokkulepete suhtes ülimuslikud, mis kehtivad käesoleva lepingu allkirjastamise ajal, välja arvatud käesoleva artikli lõikega 2 ette nähtud meetmed.

2. Eeldusel, et Euroopa Liidu lennuettevõtjate vahel ei esine diskrimineerimist riikkondsuse alusel:

a) jäävad kehtima olemasolevad liiklusõigused ning soodussätted ja -tingimused, mis on seotud omandilise kuuluvuse, liiklusõiguste, veomahu, sageduse, õhusõiduki liigi või muutmisega, koodijagamisega ning lepinguosalistevaheliste selliste kokkulepetega ja sellise korraga seotud tasudega, mis kehtivad käesoleva lepingu allkirjastamise ajal ja mida käesolev leping ei hõlma või mis on asjaomaste lennuettevõtjate vabaduste poolest käesoleva lepingu tingimustest soodsamad või paindlikumad;

b) lahendatakse lepinguosaliste vaheline vaidlus küsimuses, kas lepinguosalistevaheliste kokkulepete või korra sätteid või tingimused on soodsamad või paindlikumad, artikli 22 (vaidluste lahendamine ja vahekohus) kohase vaidluste lahendamise menetluse raames. Artikli 22 kohase vaidluste lahendamise menetluse raames lahendatakse ka vastuoluliste sätete või tingimuste vaheliste seoste üle.

3. Kui lepinguosalisel ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni või muu rahvusvahelise organisatsiooni otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad vajalikul hetkel kooskõlas käesoleva artikliga 21 (ühiskomitee) ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, kas käesolevat lepingut tuleks sellise olukorra arvessevõtmiseks muuta.

ARTIKKEL 25

Piirkondlik dialoog

Lepinguosalised kohustuvad jätkama dialoogi, et tagada käesoleva lepingu ühtsus Barcelona protsessiga, ja nende lõppeesmärk on luua Euroopa – Vahemere piirkonna ühine lennunduspiirkond. Seepärast arutatakse ühiskomitees vastavalt artikli 21 (ühiskomitee) lõikele 9 võimalust leppida vastastikku kokku muudatustes, et võtta arvesse samalaadseid Euroopa – Vahemere piirkonna lennunduslepinguid.

ARTIKKEL 26

Muudatused

1. Kui üks lepinguosaline soovib käesoleva lepingu sätteid muuta, teatab ta sellest ühiskomiteele.
2. Lepinguosalised võivad kokku leppida kõikides käesolevasse lepingusse tehtavates muudatustes käesoleva lepingu artikli 21 (ühiskomitee) kohaselt toimunud konsultatsioonide tulemusena. Muudatused jõustuvad vastavalt käesoleva lepingu artikli 30 (jõustumine) sätetele.
3. Ühiskomitee võib ühe lepinguosalise ettepanekul ja kooskõlas käesoleva artikliga konsensuse alusel otsustada lepingu lisasid muuta.
4. Käesolev leping ei piira ühegi lepinguosalise õigust võtta vastavalt mittediskrimineerimise põhimõttele ühepoolset vastu uusi või muuta kehtivaid lennutranspordialaseid või käesoleva lepingu II lisas nimetatud valdkondadega seotud õigusakte.
5. Kui üks lepinguosaline kaalub uute õigusaktide vastuvõtmist või lepingu II lisas loetletud kehtivate lennutranspordialaste õigusaktide muutmist, teavitab ta sellest nõuetekohaselt ja vastavalt võimalusele teist lepinguosalist. Kummagi lepinguosalise taotlusel võib ühiskomitees toimuda eelnev arvamustevahetus.
6. Niipea kui üks lepinguosaline on vastu võtnud lennutranspordialased või II lisas nimetatud valdkondadega seotud uued õigusaktid või oma kehtivate õigusaktide muudatused, mis võivad mõjutada käesoleva lepingu nõuetekohast toimimist, teatab ta sellest teisele lepinguosalisele hiljemalt kolmekümne (30) päeva jooksul pärast õigusakti või õigusakti muudatuse vastuvõtmist. Kummagi lepinguosalise taotlusel vahetab ühiskomitee kuuekümne (60) päeva jooksul pärast taotluse saamist seisukohti kõnealuse uue õigusakti või muudatuse mõju üle käesoleva lepingu nõuetekohasele toimimisele.
7. Pärast seisukohtade vahetamist vastavalt lõikele 6 teeb ühiskomitee järgmist:
 - a) võtab vastu lepingu II lisa muutva otsuse, et lisada sinna asjaomased uued õigusnormid või asjaomastes õigusaktides tehtud muudatused, vajaduse korral vastastikkuse põhimõtet arvesse võttes;
 - b) võtab vastu otsuse selle kohta, et asjaomast uut õigusakti või muudatust tuleb käsitada käesoleva lepinguga kooskõlas olevana; või

c) soovitab muid mõistliku aja jooksul võetavaid meetmeid lepingu nõuetekohase toimimise tagamiseks.

ARTIKKEL 27

Denonsseerimine

Iga lepinguosaline võib mis tahes ajal diplomaatiliste kanalite kaudu teatada kirjalikult teisele lepinguosalisele oma otsusest käesolev leping lõpetada. See teade saadetakse samal ajal ka Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile ja Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadile. Lepingu kehtivusaeg lõpeb kirjaliku lõpetamisteate saamisest ühe aasta möödumisel Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) lennuhooaja lõpus keskööl Greenwichi aja järgi, kui lepinguosalisel ei ole enne selle aja saabumist lõpetamisteadet vastastikuse kokkuleppe alusel tagasi võtnud.

ARTIKKEL 28

Lepingu registreerimine

Pärast jõustumist registreeritakse käesolev leping ja kõik selle muudatused Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (IATA) kooskõlas konventsiooni artikliga 83 ja ÜRO sekretariaadis kooskõlas artikliga 102.

ARTIKKEL 29

Uute liikmesriikide ühinemine Euroopa Liiduga

1. Euroopa Liidu liikmesriikideks saanud riigid võivad pärast ühinemislepingu allkirjastamise kuupäeva ühineda käesoleva lepinguga.
2. Lepinguga ühinemiseks annab Euroopa Liidu liikmesriik ELi Nõukogu peasekretariaadile üle ühinemisakti, millega teatatakse lepinguosalistele ja Euroopa Komisjonile ühinemisakti esitamisest ja selle kuupäevast. Ühinemine jõustub 30 päeva jooksul pärast ühinemisakti esitamise kuupäeva.
3. Käesoleva lepingu artikli 24 lõikeid 1 ja 2 kohaldatakse *mutatis mutandis* selliste kehtivate lepingute ja sellise korra suhtes, mis kehtivad hetkel, kui liikmesriik Euroopa Liiduga ühineb.

ARTIKKEL 30

Jõustumine

Leping jõustub üks kuu pärast seda, kui lepinguosalisel on vahetanud viimase diplomaatilise noodid, milles nad kinnitavad kõigi käesoleva lepingu jõustumiseks vajalike menetluste lõpetamist. Selleks saadab Tuneesia Euroopa Liidule ja selle liikmesriikidele adresseeritud diplomaatilise noodid Euroopa Liidu Nõukogu peasekretariaadile ning Euroopa Liidu Nõukogu

peasekretariaat saadab Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide diplomaatilise noodi Tuneesiale. ELi ja selle liikmesriikide diplomaatiline noot sisaldab iga liikmesriigi teadet, millega kinnitatakse, et käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpetatud.

Selle kinnituseks on täievolilised esindajad käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Koostatud [...(koht)] [...(kuupäev)]. aastal kahes eksemplaris bulgaaria, eesti, hispaania, hollandi, horvaadi, iiri, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola, portugali, prantsuse, rootsi, rumeenia, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi, ungari ning araabia keeles, kõik tekstid on võrdselt autentsed.

Tuneesia Vabariigi nimel

Euroopa Liidu nimel

Belgia Kuningriigi nimel

Bulgaaria Vabariigi nimel

Tšehhi Vabariigi nimel

Taani Kuningriigi nimel

Saksamaa Liitvabariigi nimel

Eesti Vabariigi nimel

Iirimaa nimel

Kreeka Vabariigi nimel

Hispaania Kuningriigi nimel

Prantsuse Vabariigi nimel

Horvaatia Vabariigi nimel

Itaalia Vabariigi nimel

Küprose Vabariigi nimel

Läti Vabariigi nimel

Leedu Vabariigi nimel

Luksemburgi Suurhertsogiriigi nimel

Ungari nimel

Malta nimel

Madalmaade Kuningriigi nimel

Austria Vabariigi nimel

Poola Vabariigi nimel

Portugali Vabariigi nimel

Rumeenia nimel

Sloveenia Vabariigi nimel

Slovaki Vabariigi nimel

Soome Vabariigi nimel

Rootsi Kuningriigi nimel

I LISA

ÜLEMINEKUSÄTTED

1. Euroopa Liidu vastutusel koostatakse hinnang selle kohta, kuidas Tuneesia on ellu viinud ja kohaldanud Euroopa Liidu õigusaktidega ette nähtud õigusnorme ja standardeid, mis on esitatud käesoleva lepingu II lisas, ning kõnealune hinnang kinnitatakse ühiskomitee otsusega. Kõnealune hindamine tuleb teha hiljemalt kaks (2) aastat pärast lepingu jõustumist.
 2. Seoses Tuneesia järkjärgulise üleminekuga käesoleva lepingu II lisas loetletud Euroopa Liidu lennutranspordialaste õigusaktidega ette nähtud õigusnormide ja standardite elluviimisele võidakse teha korrapäraseid hindamisi. Kõnealuseid hindamisi teeb Euroopa Komisjon koosöös Tuneesiaga.
 3. Euroopa Liidu vastutusel koostatakse hinnang selle kohta, kuidas Tuneesia on ellu viinud ja kohaldanud Euroopa Liidu õigusaktidega ette nähtud lennundusjulgestusalaseid õigusnorme ja standardeid, ning kõnealune hinnang kinnitatakse ühiskomitee otsusega. Kõnealune hindamine tuleb teha hiljemalt kolm (3) aastat pärast lepingu jõustumist.
 4. Artikli 7 (aus konkurents) lõikes 6 (toetused ja riigiabi) esitatud sätteid kohaldatakse kolme (3) aasta jooksul pärast käesoleva lepingu allkirjastamist.
-

Ia LISA

Üleminekusätted seoses Tunise-Kartaago rahvusvahelise lennujaamaga

Olenemata artikli 2 lõike 3 punkti c sätetest kohaldatakse viie aasta jooksul alates lepingu allkirjastamise kuupäevast Tunise-Kartaago rahvusvahelisele lennujaama suhtes järgmisi üleminekusätteid üksnes selliste teenuste puhul, mis on reisijate või kombineeritud veo puhul heaks kiidetud:

1. Kui Tuneesia ja ELi ühe liikmesriigi vahel on kehtiv kahepoolne leping, määratakse kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigus Tunise-Kartaago rahvusvahelisest lennujaamast väljumise ja sinna sisenemisega vastavalt eespool nimetatud kahepoolsetele lepingutele, olenemata lendude toimumise sagedusest:
 - Tuneesia lennuettevõtjatele, kellel on kehtiv lennutegevusluba, ja
 - Euroopa Liidu lennuettevõtjatele, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud Euroopa Liidu liikmesriik, kuhu või kust toimub lend.
2. Tuneesia ja Euroopa Liidu liikmesriikide kahepoolsete lepingutega ette nähtud ühepoolse määramise korrad muutuvad kahepoolse määramise kordadeks.
3. Kehtivate kahepoolsete lepingute puhul, mis sisaldavad „Bermuda“-tüüpi klauslit, kohaldatakse lõiget 1. Kui lepingu allkirjastamisel on lennusagedus alla kümne (10) lennu, kehtestatakse iganädalaseks lendude arvuks kümme, välja arvatud juhul, kui lepinguosalisel otsustavad oma kahepoolsete lepingute kohaselt seda ülemmäära ületada.
4. Liikmesriigid, kellel ei ole Tuneesiaga kahepoolset lennunduslepingut või kui olemasoleva kahepoolse lennunduslepinguga on ette nähtud vähem kui kümme (10) lendu nädalas Tunise-Kartaago rahvusvahelisest lennujaamast väljumise ja sinna sisenemisega, kehtestatakse lendude iganädalaseks sageduseks kümme (10) lendu kõnealusest lennujaamast väljumise ja sinna sisenemisega ning sellele lisandub kahepoolne määramine Tuneesia lennuettevõtjate puhul, kellel on kehtiv lennutegevusluba, ning Euroopa Liidu lennuettevõtjate puhul, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud Euroopa Liidu liikmesriik, kuhu või kust toimub lend.
5. Käesolevas lepingus eespool osutatud lõigetes kehtestatud sagedust suurendatakse aastas 10 % pärast lepingu allkirjastamisest ühe aasta möödumist.
6. Kõiki käesoleva lisa tõlgendamise või rakendamisega seotud küsimusi arutavad lepinguosalisel ühiskomitees võimalikult kiiresti.

II LISA

(ajakohastatakse korrapäraselt)

TSIVIILLENNUNDUSE VALDKONNAS KOHALDATAVAD EESKIRJAD

Lepinguosaline Tuneesia tagab, et järgmiste õigusaktide sätete kohaldamisega ette nähtud regulatiivseid nõudeid ja standardeid rakendatakse vastavalt ettenähtule ning kohaldatakse Tuneesia õigusaktides, normides ja korras vastavalt käesolevale lepingule. Lepinguosaline Tuneesia tagab, et iga osutatud õigusaktides tehtav võimalik muudatus viiakse asjaomasel juhul sisse Tuneesia õigusaktidesse, normidesse ja korda.

A. LENNUNDUSE LIBERALISEERIMINE JA MUUD TSIVIILLENNUNDUSES KOHALDATAVAD EESKIRJAD

Määrus (EÜ) nr 1008/2008

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 2, 5, 7, 11, artikli 23 lõige 1, artikkel 24 ja I lisa.

Määrus (EÜ) nr 785/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määrus kindlustusnõuete kohta lennuettevõtjatele ja õhusõiduki käitajatele, **muudetud järgmise õigusaktiga:**

- komisjoni määrus (EL) nr 285/2010.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–8.

Määrus (EÜ) nr 12/2009

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv lennujaamatasude kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11.

Direktiiv 96/67/EÜ

Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9 ja 11–21 ning lisa.

Artikli 20 lõike 2 kohaldamisel tuleb sõna „komisjon“ asemel lugeda „ühiskomitee“.

B. LENNUOHUTUS

Tsiviillennundusohutus ja Euroopa Lennundusohutusameti alusmäärus

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, **muudetud järgmiste õigusaktidega:**

- komisjoni määrus (EÜ) nr 690/2009;
- määrus (EÜ) nr 1108/2009.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–3 (ainult esimene lõige) ja lisa,
- määrus (EÜ) nr 6/2013.
- Määrus (EL) 2016/4.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–16, I–Vb lisa.

lennutoimingud

Määrus (EL) nr 965/2012

Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008, **muudetud järgmiste õigusaktidega**:

- komisjoni 14. augusti 2013. aasta määrus (EL) nr 800/2013;
- komisjoni 27. jaanuari 2014. aasta määrus (EL) nr 71/2014;
- komisjoni 29. jaanuari 2014. aasta määrus (EL) nr 83/2014;
- komisjoni 7. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 379/2014;
- komisjoni 29. jaanuari 2015. aasta määrus (EL) 2015/140;
- komisjoni 31. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1329;
- komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/640;
- komisjoni 11. detsembri 2015. aasta määrus (EL) 2015/2338;
- määrus (EL) 2016/1199;
- määrus (EL) 2017/363.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9a, I–VIII lisa.

Määrus (EL) nr 1332/2011

Komisjoni 16. detsembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1332/2011, millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- komisjoni 15. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/583.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5, lisa.

Õhusõiduki meeskond

Määrus (EL) nr 1178/2011

Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008, **muudetud järgmiste õigusaktidega:**

- komisjoni 30. märtsi 2012. aasta määrus (EL) nr 290/2012;
- komisjoni 27. jaanuari 2014. aasta määrus (EL) nr 70/2014;
- komisjoni 13. märtsi 2014. aasta määrus (EL) nr 245/2014;
- komisjoni 17. märtsi 2015. aasta määrus (EL) 2015/445;
- komisjoni 6. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/539.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11, I–IV lisa.

Õnnetusjuhtumite uurimine

Määrus (EL) nr 996/2010

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ, **muudetud järgmise õigusaktiga:**

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–23, välja arvatud artikli 7 lõige 4 ja artikkel 19 (kehtetuks tunnistatud määrusega (EL) nr 376/2014).

Otsus 2012/780

Komisjoni 5. detsembri 2012. aasta otsus, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 996/2010 (tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ) artikli 18 lõikega 5 loodud Euroopa lennuohutusalaste soovitude keskele andmekogule ja nendele soovitudele antud vastustele juurdepääsu õigusi.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5.

Esmane lennukõlblikkus

Määrus (EL) nr 748/2012

Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad, **muudetud järgmiste õigusaktidega:**

- komisjoni 8. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 7/2013;
- komisjoni 27. jaanuari 2014. aasta määrus (EL) nr 69/2014;
- komisjoni 30. juuni 2015. aasta määrus (EL) nr 2015/1039.
- Komisjoni määrus (EL) 2016/15.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, I lisa.

Jätkuv lennukõlblikkus

Määrus (EL) nr 1321/2014

Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta, **muudetud järgmiste õigusaktidega**:

- komisjoni 3. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1088, millega muudetakse määrust (EL) nr 1321/2014 seoses üdlennunduse õhusõidukite hoolduse suhtes kehtivate nõuete leevendamisega;
- komisjoni 16. septembri 2015. aasta määrus (EL) 2015/1536, millega muudetakse määrust (EL) nr 1321/2014 seoses jätkuva lennukõlblikkuse eeskirjade ühtlustamisega määrusega (EÜ) nr 216/2008, kriitiliste hooldusülesannetega ja õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse seirega;
- komisjoni määrus (EL) 2017/334.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–6, I–IV lisa.

Täiendavad lennukõlblikkustingimused

Määrus (EL) 2015/640

Komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus, milles käsitletakse teatavat liiki lennutegevuse suhtes kohaldatavaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ja millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012.

Lennuväljad

Määrus (EL) nr 139/2014

Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennuväljadega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, I–IV lisa.

Lennuliikluse korraldamine / Aeronavigatsiooniteenused

Määrus (EL) 2015/340

Komisjoni 20. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/340, millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni

rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, I–IV lisa.

Rakendusmäärus (EL) 2017/373

Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011.

Intsidentidest teatamine

Määrus (EL) nr 376/2014

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–7; artikli 9 lõige 3; artikli 10 lõiked 2–4; artikli 11 lõiked 1 ja 7; artikkel 13, v.a lõige 9; artiklid 14–16; artikkel 21; I–III lisa.

Määrus (EL) 2015/1018

Komisjoni 29. juuni 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1018, millega kehtestatakse tsiviillennunduse selliste juhtumiliikide loetelu, millest vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 376/2014 tuleb kohustuslikus korras teatada.

Kohaldatavad sätted: artikkel 1; I–V lisa.

Euroopa nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes lennundusohutuse kaalutlustel kohaldatakse liidus tegevuskeeldu

Määrus (EÜ) nr 474/2006

Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse rakenduseeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, **muudetud järgmise õigusaktiga:**

- komisjoni 16. juuni 2016. aasta määrus (EL) 2016/963.

Tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid tsiviillennunduses

Määrus (EMÜ) nr 3922/91

Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses, **muudetud järgmise õigusaktiga:**

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1899/2006;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1900/2006;
- komisjoni 11. detsembri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 8/2008;
- komisjoni 20. augusti 2008. aasta määrus (EÜ) nr 859/2008.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, välja arvatud artikli 4 lõige 1, artikli 8 lõike 2 teine lause, artiklid 12–13, I–III lisa.

C. LENNUNDUSJULGESTUS

Direktiiv 300/2008/EÜ

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–15, 18, 21 ja lisa.

Määrus (EÜ) nr 272/2009

Komisjoni 2. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 272/2009, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 300/2008 lisas sätestatud tsiviillennundusjulgestuse ühiseid põhistandardeid, **muudetud järgmiste õigusaktidega**:

- komisjoni 9. aprilli 2010. aasta määrus (EL) nr 297/2010;
- komisjoni 22. juuli 2011. aasta määrus (EL) nr 720/2011;
- komisjoni 10. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1141/2011;
- komisjoni 19. märtsi 2013. aasta määrus (EL) nr 245/2013.

Määrus (EL) nr 1254/2009

Komisjoni 18. detsembri 2009. aasta määrus (EL) nr 1254/2009, milles sätestatakse kriteeriumid, mille kohaselt on liikmesriikidel võimalik teha erandeid tsiviillennundusjulgestuse ühistest põhistandarditest ja võtta vastu alternatiivsed julgestusmeetmed, muudetud järgmiste õigusaktidega:

– komisjoni määrus (EL) nr 2096/2016.

Määrus (EL) nr 18/2010

Komisjoni 8. jaanuari 2010. aasta määrus (EL) nr 18/2010, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 300/2008 seoses riiklike tsiviillennundusjulgestuse järelevalve programmide kriteeriumidega.

Kohaldatavad sätted: määrus tervikuna.

Rakendusmäärus (EL) 2015/1998

Komisjoni 5. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1998, millega nähakse ette üksikasjalikud meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- komisjoni 18. detsembri 2015. aasta määrus (EL) 2015/2426.
Kohaldatavad sätted: määrus tervikuna, k.a lisa.

D. LENNULIIKLUSE KORRALDAMINE

Määrus (EÜ) nr 549/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1070/2009.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5, välja arvatud artikli 1 lõige 4.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–4, 6, 9–13.

Määrus (EÜ) nr 550/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus), **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- määrus (EÜ) nr 1070/2009.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–18, I lisa.

Määrus (EÜ) nr 551/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus), **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- määrus (EÜ) nr 1070/2009.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9.

Määrus (EÜ) nr 552/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus), **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- määrus (EÜ) nr 1070/2009.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, I–V lisa.

Tulemuslikkus ja tasud

Rakendusmäärus (EL) nr 390/2013

Komisjoni 3. mai 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 390/2013, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava.

Rakendusmäärus (EL) nr 391/2013

Komisjoni 3. mai 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 391/2013, milles sätestatakse ühine

aeronavigatsioonitasude süsteem.

Võrgustiku funktsioonid

Määrus (EL) nr 677/2011

Komisjoni 7. juuli 2011. aasta määrus (EL) nr 677/2011, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja muudetakse määrust (EL) nr 691/2010, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- komisjoni 12. septembri 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 970/2014;
- rakendusmäärus (EL) 2017/373.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–25 ja lisad.

Määrus (EL) nr 255/2010

Komisjoni 25. märtsi 2010. aasta määrus (EL) nr 255/2010, milles sätestatakse lennuliiklusvoogude juhtimise ühised eeskirjad, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012;
- komisjoni 22. juuni 2016. aasta rakendusmäärus (EL) nr 2016/1006, millega muudetakse määruse (EÜ) nr 255/2010 artikli 3 lõikes 1 osutatud ICAO sätteid.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–15 ja lisa.

C(2011)4130

Komisjoni 7. juuli 2011. aasta otsus võrgustiku haldusasutuse määramise kohta ühtse Euroopa taevalennuliikluse korraldamise võrgustikule.

Funktsionaalsed õhuruumiosad

Määrus (EL) nr 176/2011

Komisjoni 24. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 176/2011 teabe kohta, mis tuleb esitada enne funktsionaalse õhuruumiosa kehtestamist ja muutmist.

Koostalitlus

Määrus (EÜ) nr 1032/2006

Komisjoni 6. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1032/2006, millega sätestatakse lennuandmete vahetamise automaatsüsteemidele esitatavad lendudest teavitamise, nende koordineerimise ja lennujuhtimisüksuste vahel üleandmise nõuded, **muudetud järgmise õigusaktiga**,

- komisjoni 16. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 30/2009.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9, I–V lisa.

Määrus (EÜ) nr 1033/2006

Komisjoni 4. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1033/2006, milles sätestatakse ühtset Euroopa

taevast käsitlevad nõuded lennuplaanide korra kohta lennueelses etapis, **muudetud järgmiste õigusaktidega**:

- rakendusmäärus (EL) nr 929/2010;
- komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012;
- komisjoni 8. mai 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 428/2013;
- rakendusmäärus (EL) 2016/2120.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5, lisa.

Määrus (EÜ) nr 633/2007

Komisjoni 7. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 633/2007, milles sätestatakse lendudest teavitamiseks, nende koordineerimiseks ja lennujuhtimisüksuste vahel üleandmiseks kasutatava lennuandmete edastamise protokoll kohaldamise nõuded, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- komisjoni 22. märtsi 2011. aasta määrus (EL) nr 283/2011.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–6, I–IV lisa.

Direktiiv 29/2009/EÜ

Komisjoni 16. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 29/2009, millega kehtestatakse andmevahetusteenuste nõuded ühtse Euroopa taeva jaoks, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- komisjoni 26. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/310.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–14, I–III lisa.

Määrus (EL) nr 262/2009

Komisjoni 30. märtsi 2009. aasta määrus (EÜ) nr 262/2009, milles sätestatakse režiimi S päringusaja koodide kooskõlastatud määramise ja kasutamise nõuded ühtse Euroopa taeva kontekstis, muudetud järgmise õigusaktiga:

- 14. detsembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/2345

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–12, I–VI lisa.

Määrus (EL) nr 73/2010

Komisjoni 26. jaanuari 2010. aasta määrus (EL) nr 73/2010, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva aeronavigatsiooniliste andmete ja aeronavigatsiooniteabe kvaliteedinõuded, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- komisjoni 26. septembri 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1029/2014.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–13, I–X lisa.

Rakendusmäärus (EL) nr 1206/2011

Komisjoni 22. novembri 2011. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1206/2011, millega kehtestatakse õhusõidukite identifitseerimise nõuded seoses ühtse Euroopa taeva seirega.
Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11, I–VII lisa.

Rakendusmäärus (EL) nr 1207/2011

Komisjoni 22. novembri 2011. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1207/2011, milles sätestatakse ühtse Euroopa taeva seire toimivuse ja koostalitlusvõime nõuded, **muudetud järgmiste**

õigusaktidega:

- komisjoni 26. septembri 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1028/2014;
- rakendusmäärus (EL) 2017/386.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–14, I–IX lisa.

Rakendusmäärus (EL) nr 1079/2012

Komisjoni 16. novembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1079/2012, millega kehtestatakse ühtses Euroopa taevas kasutatavad kõneside kanalisammud, **muudetud järgmiste õigusaktidega:**

- komisjoni 10. juuli 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 657/2013;
- rakendusmäärus (EL) 2016/2345.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–14, I–V lisa.

Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem (SESAR)

Määrus (EÜ) nr 219/2007

Nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määrus (EÜ) nr 219/2007, ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks, **muudetud järgmiste õigusaktidega:**

- nõukogu 16. detsembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1361/2008;
- nõukogu 16. juuni 2014. aasta määrus (EL) nr 721/2014.

Kohaldatavad sätted: artikli 1 lõiked 1–2, artikli 1 lõiked 5–7, artiklid 2 ja 3, artikli 4 lõige 1, lisa.

Rakendusmäärus (EL) nr 409/2013

Komisjoni 3. mai 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 409/2013, milles käsitletakse ühisprojektide määratlemist, juhtimiskorra kehtestamist ja Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava elluviimist toetavate stiimulite väljaselgitamist.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–15.

Rakendusmäärus (EL) nr 716/2014

Komisjoni 27. juuni 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 716/2014 Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist toetava ühise katseprojekti kehtestamise kohta.

Õhuruum

Määrus (EÜ) nr 2150/2005

Komisjoni 23. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2150/2005, milles sätestatakse ühised eeskirjad õhuruumi paindlikuks kasutamiseks.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9, lisa.

Rakendusmäärus (EL) nr 923/2012

Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted

ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010, **muudetud järgmiste õigusaktidega**:

- komisjoni 20. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/340;
- komisjoni määrus (EL) 2016/1185.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, lisa koos liidetega.

E. KESKKOND JA MÜRA

Direktiiv 2002/49/EÜ

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega, muudetud järgmiste õigusaktidega: määrus (EÜ) nr 1137/2008 ja direktiiv 2015/996/EL.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–12 I–VI lisa.

Direktiiv 2003/96/EÜ

Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiv, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik

Kohaldatavad sätted: artikli 14 lõike 1 punkt b, artikli 14 lõige 2.

Direktiiv 2006/93/EÜ

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiiv rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite 3. peatüki II osas käsitletud lennukite lendude reguleerimise kohta

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5, I–II lisa.

Määrus (EL) nr 598/2014

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus müraga seotud käitamispääsude eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennujaamades tasakaalustatud lähenemisviisi raames ning direktiivi 2002/30/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, I–II lisa.

F. TARBIJAKAITSE

Määrus (EÜ) nr 2027/97

Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrus lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- määrus (EÜ) nr 889/2002.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–6 ja lisad.

Määrus (EÜ) nr 261/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–16.

Määrus (EÜ) nr 1107/2006

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määrus puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–16, I–II lisa.

G. SOTSIAALASPEKTID

Direktiiv 1989/391/EMÜ

Nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv töötajate töetervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta, **muudetud järgmise õigusaktiga**:

- direktiiv 2007/30/EÜ.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–16.

Direktiiv 2000/79/EÜ

Nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv, mis käsitleb Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse (AEA), Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF), Euroopa Lennumeeskonnaliikmete Liidu (ECA), Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühenduse (ERA) ja Rahvusvahelise Lennutranspordiettevõtjate Ühenduse (IACA) sõlmitud kokkulepet tsiviillennunduse lennupersonali tööaja korralduse kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 2–3, lisa.

Direktiiv 2003/88/EÜ

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta direktiiv tööaja korralduse teatavate aspektide kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–20, 22–23.