



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 9 april 2021
(OR. en)

Interinstitutioneel dossier:
2021/0079(NLE)

7661/21
ADD 1

AVIATION 66
RELEX 277
OC 10
TU 3
MED 8

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	8 april 2021
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2021) 153 final - ANNEX
Betreft:	BIJLAGE bij Voorstel voor een besluit van de Raad inzake de sluiting, namens de Europese Unie, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Tunesië, anderzijds

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2021) 153 final - ANNEX.

Bijlage: COM(2021) 153 final - ANNEX



Brussel, 8.4.2021
COM(2021) 153 final

ANNEX

BIJLAGE

bij

Voorstel voor een besluit van de Raad

**inzake de sluiting, namens de Europese Unie, van de Euro-mediterrane
luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de
Republiek Tunesië, anderzijds**

EURO-MEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST

tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Tunesië, anderzijds

INHOUD

ARTIKEL 1: Definities

TITEL I: ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2: Verkeersrechten en routeschema

ARTIKEL 3: Exploitatievergunning

ARTIKEL 4: Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

ARTIKEL 5: Investerings in luchtvaartmaatschappijen

ARTIKEL 6: Naleving van wetten en regels

ARTIKEL 7: Eerlijke concurrentie

ARTIKEL 8: Commerciële activiteiten

ARTIKEL 9: Douanerechten en -heffingen

ARTIKEL 10: Gebruikersheffingen

ARTIKEL 11: Passagiers- en goederentarieven

ARTIKEL 12: Statistieken

TITEL II: SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 13: Veiligheid van de luchtvaart

ARTIKEL 14: Beveiliging van de luchtvaart

ARTIKEL 15: Luchtverkeersbeheer

ARTIKEL 16: Milieubescherming

ARTIKEL 17: Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

ARTIKEL 18: Bescherming van de consument

ARTIKEL 19: Sociale aspecten

TITEL III: INSTITUTIONELE BEPALINGEN

ARTIKEL 20: Interpretatie en tenuitvoerlegging

ARTIKEL 21: Gemengd comité

ARTIKEL 22: Geschillenbeslechting en arbitrage

ARTIKEL 23: Vrijwaringsmaatregelen

ARTIKEL 24: Verhouding met andere overeenkomsten

ARTIKEL 25: Regionaal overleg

ARTIKEL 26: Wijzigingen

ARTIKEL 27: Beëindiging

ARTIKEL 28: Registratie van de overeenkomst

ARTIKEL 29: Toetreding van nieuwe lidstaten tot de Europese Unie

ARTIKEL 30: Inwerkingtreding

BIJLAGE I : Overgangsbepalingen

BIJLAGE I bis Overgangsbepalingen met betrekking tot de internationale luchthaven Tunis Carthage

BIJLAGE II : Regels die van toepassing zijn op de burgerluchtvaart

ONTWERP

EURO-MEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST

tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Tunesië, anderzijds

HET KONINKRIJK BELGIË,
DE REPUBLIEK BULGARIJE,
DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,
HET KONINKRIJK DENEMARKEN,
DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,
DE REPUBLIEK ESTLAND,
IERLAND,
DE HELLEENSE REPUBLIEK,
HET KONINKRIJK SPANJE,
DE FRANSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK KROATIË,
DE ITALIAANSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK CYPRUS,
DE REPUBLIEK LETLAND,
DE REPUBLIEK LITOUWEN,
HET GROOTHERTOOGDOM LUXEMBURG,
HONGARIJE,
MALTA,
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,
DE REPUBLIEK POLEN,
DE PORTUGESE REPUBLIEK,
ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

verdragsluitende partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, hierna gezamenlijk "de EU-Verdragen" genoemd, en lidstaten van de Europese Unie, hierna gezamenlijk "de EU-lidstaten" genoemd en afzonderlijk "de EU-lidstaat",

en de Europese Unie,

enerzijds, en

de Republiek Tunesië, hierna "Tunesië" genoemd,

anderzijds,

Tunesië en de EU-lidstaten, als partijen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, samen met de Europese Unie;

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

NOTA NEMENDE VAN hun gemeenschappelijk voornemen om een Euro-Mediterrane luchtvaartruimte tot stand te brengen, op basis van de beginselen van overeenstemming van de regelgeving, regelgevende samenwerking en liberalisering van de markttoegang, onder gelijke concurrentievoorwaarden;

DE WENS UITDRUKKEND de luchtdiensten te verbeteren en een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen op basis van non-discriminatie en open en eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen;

DE WENS UITDRUKKEND hun belangen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen;

ERKENNENDE dat de verbindingsmogelijkheden die geboden worden door luchtvervoer belangrijk zijn om handel, toerisme, investeringen en sociaal-economische ontwikkeling te bevorderen;

DE WENS UITDRUKKEND de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in het luchtvervoer te verzekeren, en hun ernstige bezorgdheid uitdrukken over tegen de beveiliging van luchtvaartuigen gerichte daden of bedreigingen die de veiligheid van personen of eigendommen in gevaar brengen, schade toebrengen aan de goede werking van het luchtvervoer, en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

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

VASTBERADEN om de potentiële voordelen van regelgevende samenwerking en harmonisering van hun wet- en regelgeving op het gebied van de burgerluchtvaart zoveel mogelijk te benutten;

ERKENNENDE dat concurrerende luchtdiensten en een levensvatbare luchtvaartsector grote voordelen met zich mee kunnen brengen;

DE WENS UITDRUKKEND een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen te creëren;

ERKENNENDE dat subsidies een negatief effect kunnen hebben op de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen en de basisdoelstellingen van deze overeenkomst in het gedrang kunnen brengen;

VOORNEMENS ZIJNDE voort te bouwen op de bestaande luchtvaartovereenkomsten en -regelingen tussen de partijen, teneinde de toegang tot de markten te openen en de voordelen voor de passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en hun personeel, en de bevolking van de twee partijen zoveel mogelijk te benutten;

HET BELANG BENADRUKKEND van bescherming van het milieu bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid;

BEVESTIGEND dat het noodzakelijk is dringend maatregelen te nemen tegen de klimaatverandering en de samenwerking voort te zetten teneinde de broeikasgasemissies van de luchtvaart zodanig terug te dringen dat ze verenigbaar zijn met de multilaterale akkoorden op dit gebied, met name globale marktgebaseerde maatregelen, zoals overeengekomen op de 39ste vergadering van de ICAO, en in het bijzonder met de relevante instrumenten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en het akkoord van Parijs van 12 december 2015, in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering;

BENADRUKKEND dat het belangrijk is de consumenten te beschermen en een passend niveau van consumentenbescherming te bereiken met betrekking tot luchtdiensten, en de noodzaak van wederzijdse samenwerking op dit gebied erkennende;

ERKENNENDE dat de groei aan commerciële mogelijkheden niet mag leiden tot een afzwakking van de arbeidsnormen van de partijen, en het belang benadrukkend van de sociale dimensie van de internationale luchtvaart en van een onderzoek naar de gevolgen van de openstelling van markten voor werknemers, de werkgelegenheid en de werkomstandigheden;

ER OP WIJZENDE dat het belangrijk is de toegang tot kapitaal voor de luchtvaartsector te verbeteren, teneinde de ontwikkeling van het luchtvervoer te kunnen voortzetten overeenkomstig de geldende regelgeving van alle partijen;

OVERWEGENDE dat het doel van deze overeenkomst geleidelijk moet worden verwezenlijkt en dat een geschikt mechanisme kan zorgen voor steeds betere afstemming op de wetgeving van de Europese Unie,

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

Definities

In deze overeenkomst wordt, tenzij anders vermeld, verstaan onder:

1. "overeenkomst": de onderhavige overeenkomst, de eventuele bijlagen en aanhangsels daarbij en de eventuele wijzigingen daarvan;
2. "luchtdienst": luchtvervoer van passagiers, bagage, goederen en post, samen of afzonderlijk, dat tegen vergoeding aan het publiek wordt aangeboden en zowel geregelde als niet-geregelde diensten omvat;
3. "bepaling van nationaliteit": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt om diensten te exploiteren in het kader van deze overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 3 van deze overeenkomst met betrekking tot eigendom, effectieve zeggenschap en hoofdvestiging;
4. "bepaling van deugdelijkheid": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt om luchtdiensten te exploiteren in het kader van deze overeenkomst beschikt over voldoende financiële draagkracht en passende managementdeskundigheid en bereid is de wetten en regels van de partijen en de eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
5. "bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of –entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze overeenkomst;
6. "verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
 - a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94, onder a), van het verdrag in werking zijn getreden en geratificeerd zijn door Tunesië, enerzijds, en de lidstaat of lidstaten van de Europese Unie, anderzijds, en die relevant zijn voor het probleem in kwestie; en
 - b) alle bijlagen of alle wijzigingen die krachtens artikel 90 van het verdrag zijn vastgesteld, in de mate dat die bijlagen of wijzigingen te allen tijde zowel op Tunesië

als op de lidstaat of lidstaten van de Europese Unie van toepassing zijn en relevant zijn voor het probleem in kwestie;

7. "volledige kosten": de kosten van de dienstverlening, verhoogd met een redelijk bedrag voor algemene administratieve kosten;
8. "internationale luchtdienst": een luchtdienst die het luchtruim boven twee of meer staten doorkruist;
9. "partijen": Tunesië, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds;
10. "hoofdvestiging": het centrale beheer of de statutaire zetel van een luchtvaartmaatschappij, gevestigd op het grondgebied van de partij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend, zoals vermeld in de exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij;
11. "landing, anders dan voor verkeersdoeleinden": een landing voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, goederen en/of luchtpost;
12. "passagierstarief": de prijs die aan de luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers moet worden betaald voor het vervoer van passagiers via luchtdiensten (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van vergoedingen aan agentschappen en andere ondersteunende diensten;
13. "goederentarium": de prijs die moet worden betaald voor het vervoer van goederen via luchtdiensten (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van vergoedingen aan agentschappen en andere ondersteunende diensten;
14. "grondgebied": wat Tunesië betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder de soevereiniteit van Tunesië vallen en het luchtruim daarboven, en, wat de Europese Unie en haar lidstaten betreft, het landoppervlak, de binnenwateren en de territoriale zee van de lidstaten die onder het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vallen en onderhevig zijn aan de in die verdragen vastgestelde voorwaarden, en het luchtruim daarboven.
15. "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor het gebruik van installaties of diensten met betrekking tot de luchthaven, het milieu, de luchtvaarnavigatie of luchtvaartbeveiliging, met inbegrip van aanverwante diensten en installaties;
16. "zelfafhandeling": een situatie waarin een gebruiker voor zichzelf een of meerdere categorieën grondafhandelingsdiensten uitvoert, zonder een contract, onder welke naam dan ook, te sluiten met een derde voor de levering van dergelijke diensten; met het oog op de

toepassing van deze definitie worden luchthavengebruikers onderling niet als derden beschouwd als:

a) de ene de meerderheid heeft in de andere, of

b) een en dezelfde entiteit een meerderheidsbelang heeft in elk van hen;

17. "associatieovereenkomst": de Euro-Mediterrane overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Republiek Tunesië, anderzijds, ondertekend te Brussel op 17 juli 1995;

18. "overeengekomen dienst" en "gespecificeerde route": respectievelijk een internationale luchtdienst en een gespecificeerde route overeenkomstig artikel 2 (Verkeersrechten) van deze overeenkomst;

19. "geregelde luchtdienst": een reeks vluchten die elk van de volgende kenmerken bezit:

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

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

- volgens een gepubliceerde dienstregeling;

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

20. "niet-geregelde luchtdienst": alle andere commerciële luchtdiensten dan geregelde luchtdiensten;

21. "luchtvaartmaatschappij": een onderneming die houder is van een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige licentie;

22. "feitelijke zeggenschap": een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of tezamen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of onrechtstreeks een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:

a) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;

b) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de bedrijfsvoering van de onderneming;

23. "feitelijke regelgevende zeggenschap": de volgende elementen rechtvaardigen de feitelijke regelgevende zeggenschap over een luchtvaartmaatschappij door een staat:

- a) de luchtvaartmaatschappij heeft een geldige licentie of exploitatievergunning die is afgegeven door de bevoegde autoriteit van die staat, zoals een Air Operator Certificate (AOC);
- b) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de criteria van die staat voor de exploitatie van internationale luchtdiensten, zoals een bewijs van financiële gezondheid, de capaciteit om openbare dienstverplichtingen te vervullen, de garantie op dienstverlening;

24. "exploitatievergunning":

- i) een exploitatievergunning en alle andere relevante documenten of certificaten die krachtens Verordening (EG) nr. 1008/2008 of de opvolgingsinstrumenten daarvan zijn afgegeven, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en
- ii) certificaten of vergunningen die krachtens de relevante geldende Tunesische wetgeving zijn afgegeven, in het geval van Tunesië;

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

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

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2

Verkeersrechten en routeschema

1. De overgangsbepalingen van bijlage I en 1 bis van deze overeenkomst zijn van toepassing op de in dit artikel vastgestelde rechten.

Routeschema

2. Elke partij staat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe vluchten uit te voeren op de hieronder gespecificeerde routes:

- i) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:

punten in de Europese Unie - tussenliggende punten - punten in Tunesië - verder gelegen punten

in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Tunesië:

punten in Tunesië - tussenliggende punten - punten in de Europese Unie - verder gelegen punten

Verkeersrechten

3. Elke partij verleent de andere partij de hierna vermelde rechten met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

- a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
- b) het recht tussenstops uit te voeren op haar grondgebied voor andere dan commerciële doeleinden;
- c) het recht internationale luchtdiensten te exploiteren op de volgende routes:
 - i) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:
tussen elk punt in de Europese Unie en elk punt in Tunesië
in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Tunesië:
tussen elk punt in Tunesië en elk punt in de Europese Unie;
- d) de overige in deze overeenkomst gespecificeerde rechten.

Operationele flexibiliteit

4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze op de in lid 2 gespecificeerde routes:

- a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;
- c) tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de partijen bedienen, in om het even welke combinatie en volgorde, volgens de bepalingen van lid 2;
- d) landingen op een of meerdere punten overslaan;
- e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van hun luchtvaartuigen naar een ander ("change of gauge");
- f) tussenlandingen maken op elk punt op of buiten het grondgebied van een van de partijen;

- g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;
- h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren ongeacht de herkomst van dit verkeer; en
- i) meer dan één punt bedienen op dezelfde vlucht (co-terminalisering).

De bij deze alinea voorziene operationele flexibiliteit kan worden uitgeoefend zonder richtings- of geografische beperkingen en zonder verlies van rechten om vervoer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens deze overeenkomst, voor zover:

- i) de diensten van luchtvaartmaatschappijen uit Tunesië een punt in Tunesië bedienen;
- ii) de diensten van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie een punt in de Europese Unie bedienen.

5. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten, de routes, de herkomst en bestemming van het verkeer of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om redenen die verband houden met douane, techniek, exploitatie, beveiliging van het luchtverkeersbeheer, milieu of volksgezondheid, tenzij anders bepaald in deze overeenkomst.

6. Niets in deze overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:

- a) Tunesië het recht om in een lidstaat van de Europese Unie passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen met als bestemming een ander punt in diezelfde lidstaat van de Europese Unie;
- b) de Europese Unie het recht in Tunesië passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen met als bestemming een ander punt in Tunesië.

7. Onverminderd artikel 24 (Verhouding met andere overeenkomsten) mag geen enkele bepaling van deze overeenkomst worden geïnterpreteerd als zou zij de luchtvaartmaatschappijen van de twee partijen verkeersrechten van de vijfde vrijheid verlenen op de tussenliggende punten en de verder gelegen punten op de in punt 2 hierboven vermelde routes.

8. De verwijzing naar punten in dit artikel moet worden opgevat als een verwijzing naar internationaal erkende luchthavens.

9. Bij de uitoefening van hun rechten en plichten uit hoofde van deze overeenkomst maken de partijen geen onderscheid tussen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, met name op basis van nationaliteit.

10. Onverminderd de overige bepalingen van deze overeenkomst mag een partij weigeren internationale luchtvervoersactiviteiten uit te voeren naar, van of via het grondgebied van een derde land waarmee deze partij geen diplomatieke betrekkingen onderhoudt.

ARTIKEL 3

Exploitatievergunning

1. Bij ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen, verleent de andere partij zo spoedig mogelijk de exploitatievergunningen en passende technische vergunningen, voor zover:

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Tunesië:

i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Tunesië bevindt en de maatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Tunesië; en

ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Tunesië, dat verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij; en

iii) de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berusten bij Tunesië en/of onderdanen van Tunesië;

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

(i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie heeft gekregen; en

(ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit duidelijk vermeld is; en

iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van een lidstaat of lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van die lidstaat of lidstaten, en deze lidstaten en/of onderdanen daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij.

c) de bepalingen van artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze overeenkomst worden nageleefd; en

d) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt.

2. Bij de afgifte van exploitatievergunningen en technische vergunningen behandelen de partijen alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij op niet-discriminerende wijze.

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

- a) Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 3 (Exploitatievergunning) van deze overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende vergunningen of licenties niet zijn nageleefd, dienen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis te stellen en hun bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten van beide partijen, en/of aanvullende informatie over deze redenen tot bezorgdheid vragen; op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als er geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het bij artikel 21 (Gemengd comité) van deze overeenkomst opgerichte gemengd comité en mag zij overeenkomstig lid 10 van artikel 21, passende vrijwaringsmaatregelen nemen zoals bepaald in artikel 23 (Vrijwaringsmaatregelen).
- b) Deze procedures hebben geen betrekking op de erkenning van vaststellingen met betrekking tot:
 - i) veiligheidscertificaten of –licenties;
 - ii) beveiligingsregelingen; of
 - iii) verzekeringsdekking.

ARTIKEL 4

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

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

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Tunesië:
 - de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Tunesië bevindt of de luchtvaartmaatschappij niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Tunesië beschikt; of

- het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Tunesië, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
 - de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij niet berusten bij Tunesië en/of onderdanen van Tunesië;
- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij geen geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de Europese Unie heeft verkregen; of
 - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
 - de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van een lidstaat of lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van die lidstaat of lidstaten, en deze lidstaten en/of onderdanen niet daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 6 (Naleving van wetten en regels) van deze overeenkomst vermelde wetten en regels; of
- d) de voorschriften van artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze overeenkomst niet worden gehandhaafd en opgelegd;
- e) een partij overeenkomstig artikel 7 (Eerlijke concurrentie) van deze overeenkomst heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de concurrentievoorwaarden.
2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder c) of d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij.

ARTIKEL 5

Investerings in luchtvaartmaatschappijen

1. Onverminderd artikel 3 (Exploitatievergunning) en artikel 4 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze overeenkomst, en nadat het gemengd comité overeenkomstig artikel 21 (Gemengd comité), lid 8, heeft bevestigd dat elke partij en/of de onderdanen ervan krachtens hun respectieve wetten een meerderheidsbelang in en/of feitelijke zeggenschap over een luchtvaartmaatschappij van

de andere partij kan verwerven, kunnen de partijen toestaan dat lidstaten van de EU en/of hun onderdanen meerderheidseigenaar worden van of feitelijke zeggenschap verwerven over een luchtvaartmaatschappij van Tunesië of dat Tunesië en of zijn onderdanen meerderheidseigenaar worden van of feitelijke zeggenschap verwerven over een luchtvaartmaatschappij van de Europese Unie, overeenkomstig de voorwaarden van lid 2 van dit artikel.

2. Met betrekking tot lid 1 van dit artikel worden investeringen door belanghebbenden van de partijen afzonderlijk toegestaan krachtens een voorafgaande beslissing van het gemengd comité overeenkomstig artikel 21 (Gemengd comité), lid 2, van deze overeenkomst. In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen. De bepalingen van artikel 21 (Gemengd comité), lid 10, van deze overeenkomst zijn niet van toepassing op dit type beslissingen.

ARTIKEL 6

Naleving van wetten en regels

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij zich houden aan de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen.
2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften die op dat grondgebied gelden met betrekking tot de binnenkomst in of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.
3. Elke partij staat toe dat, op haar grondgebied, de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij maatregelen nemen om te garanderen dat alleen personen worden vervoerd die beschikken over de vereiste reisdocumenten voor binnenkomst op haar grondgebied of voor transit via het grondgebied van de andere partij.

ARTIKEL 7

Eerlijke concurrentie

1. De partijen erkennen dat het hun gezamenlijke doelstelling is een loyaal concurrentieklimaat tot stand te brengen en eerlijke en gelijke kansen te scheppen voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen om elkaar te beconcurreren voor de exploitatie

van overeengekomen diensten op de gespecificeerde routes. Derhalve nemen de partijen alle passende maatregelen om te garanderen dat deze doelstelling volledig wordt geëerbiedigd.

2. De partijen bevestigen dat vrije, loyale concurrentie zonder verstoringen belangrijk is om de doelstellingen van deze overeenkomst te helpen verwezenlijken en merken op dat het bestaan van een volledige concurrentiewetgeving en van een onafhankelijke concurrentieautoriteit, alsook de gezonde en effectieve handhaving van hun nationale concurrentiewetgeving, belangrijk zijn voor het efficiënt verlenen van luchtvervoersdiensten. Het concurrentierecht van elke partij dat betrekking heeft op de kwesties die onder dit artikel vallen, zoals periodiek gewijzigd, is van toepassing op de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van elke partij. De partijen delen de doelstelling van verenigbaarheid en convergentie van de concurrentiewetgeving en de effectieve toepassing ervan. Ze werken samen indien nodig en als de effectieve toepassing van de concurrentiewetgeving dit rechtvaardigt, met name door hun luchtvaartmaatschappij (en) of andere onderdanen toestemming te geven om, overeenkomstig hun respectieve regels en rechtspraak, relevante informatie mee te delen met betrekking tot een onder de concurrentiewetgeving vallende actie van de concurrentieautoriteiten van de andere partij.

3. Geen enkele bepaling van deze overeenkomst kan de autoriteit en de rechten van de bevoegde concurrentieautoriteiten en de rechtbanken van de partijen (en de Europese Commissie) beïnvloeden, beperken of schaden, en alle vragen met betrekking tot de toepassing van de concurrentiewetgeving blijven onder de exclusieve bevoegdheid van deze autoriteiten en rechtbanken vallen. Alle maatregelen van een partij uit hoofde van dit artikel laten eventuele maatregelen van deze autoriteiten en rechtbanken dus onverlet.

4. Alle uit hoofde van dit artikel genomen maatregelen vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de partijen en zijn uitsluitend gericht tot de andere partij en/of de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij die luchtvervoersdiensten levert naar/van de partijen. De procedure voor geschillenbeslechting uit hoofde van artikel 22 (Geschillenbeslechting en arbitrage) van deze overeenkomst is niet van toepassing op dergelijke maatregelen.

Oneerlijke concurrentie

5. De partijen vermijden elke vorm van discriminatie of oneerlijke praktijken die nadelige gevolgen hebben voor de kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om eerlijke en gelijke concurrentie aan te gaan voor de verlening van luchtvervoerdiensten.

Subsidies en staatssteun

6. De partijen verstrekken geen subsidies of staatssteun en geven geen toestemming voor de verstrekking daarvan aan hun luchtvaartmaatschappijen als dit leidt tot een ongerechtvaardigde verstoring van de eerlijke en gelijke concurrentie bij het verlenen van luchtvervoersdiensten door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Het gaat met name om kruissubsidiëring, compensatie van exploitatieverliezen, kapitaalinjecties, niet-terugbetaalbare steun, waarborgen, preferentiële leningen of garanties, bescherming tegen

faillissement, het afzien van de invordering van verschuldigde bedragen, het afzien van normale vergoedingen voor gebruikte openbare middelen, fiscale kortingen of vrijstellingen, compensatie van door overheden opgelegde financiële heffingen en de toegang, op niet-discriminerende of niet-commerciële basis, tot installaties en diensten voor luchtvaartnavigatie en luchthavens, brandstof, grondafhandeling, veiligheid, automatische boekingsystemen, slottoewijzing of andere installaties en diensten die nodig zijn voor de exploitatie van luchtdiensten.

7. Als een partij subsidies of staatssteun toekent aan een luchtvaartmaatschappij, moet zij de transparantie van die maatregelen garanderen met passende middelen, bijvoorbeeld door van de luchtvaartmaatschappij te eisen dat zij deze subsidie of staatssteun duidelijk en afzonderlijk in haar rekeningen vermeldt.

8. Elke partij verleent de andere partij, op haar verzoek, binnen een redelijke termijn financiële verslagen over de entiteiten die onder de rechtsbevoegdheid van de eerste partij vallen, alsook alle andere informatie waar de andere partij redelijkerwijs om kan verzoeken om de naleving van de bepalingen van dit artikel te waarborgen. Dit kan gedetailleerde informatie over subsidies en steun in de zin van lid 6 omvatten. Het is mogelijk dat de partij die toegang tot de informatie vraagt, deze informatie vertrouwelijk moet behandelen.

9. Onverminderd alle maatregelen die worden genomen door de bevoegde concurrentieautoriteit en/of de rechtbank die belast is met de uitvoering van de in leden 5 en 6 bedoelde regels:

a) kan een partij, als zij van mening is dat een luchtvaartmaatschappij slachtoffer is van discriminatie of oneerlijke praktijken in de zin van leden 5 en 6 hierboven en voor zover dit kan worden bewezen, schriftelijke opmerkingen indienen bij de andere partij. Na de andere partij in kennis te hebben gesteld, kan een partij zich eveneens richten tot de bevoegde overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij, met name de overheidsdiensten op nationaal, regionaal of lokaal niveau, teneinde de onder dit artikel vallende problemen te bespreken. Om het probleem op te lossen, kan een partij bovendien om overleg met de andere partij verzoeken. Dit overleg heeft plaats binnen dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de partijen voldoende informatie uit om een volledig onderzoek van het door een van de partijen gemelde probleem mogelijk te maken.

b) als de partijen er niet in slagen om het probleem binnen dertig (30) dagen na het begin van het overleg op te lossen of als het overleg niet binnen dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek betreffende een vermeende inbreuk tegen leden 5 en 6 hierboven van start gaat, heeft de partij die om overleg heeft gevraagd het recht om de uit hoofde van deze overeenkomst aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij toegekende rechten op te schorten door de exploitatievergunning van deze luchtvaartmaatschappij(en) te weigeren, in te trekken of op te schorten, door de uitoefening van die rechten te onderwerpen aan de door haar nodig geachte voorwaarden, door heffingen op te leggen of door andere maatregelen te nemen. Alle uit hoofde van dit lid genomen maatregelen moeten passend en evenredig zijn en in toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

Antitrust

10. Elke partij past de antitrustwetgeving efficiënt toe overeenkomstig lid 2 en verbiedt luchtvaartmaatschappijen om:

- a) ten aanzien van alle andere luchtvaartmaatschappijen, overeenkomsten te sluiten, besluiten te nemen of feitelijke gedragingen te vertonen die gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten naar/van deze partij, en die tot doel of als gevolg hebben dat de concurrentie wordt belemmerd, beperkt of vervalst. Dit verbod kan worden opgeheven als die overeenkomsten, besluiten of feitelijke gedragingen de verlening of verspreiding van de diensten helpen verbeteren of de technische of economische vooruitgang helpen bevorderen, waarbij een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende winsten wordt voorbehouden aan de consumenten, en zonder: i) beperkingen op te leggen welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn; ii) deze luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid te geven om voor een aanzienlijk deel van de desbetreffende diensten de concurrentie uit te schakelen, en
- b) misbruik te maken van een dominante positie die gevolgen kan hebben voor de luchtvervoersdiensten naar/van deze partij.

11. Elke partij wijst de toepassing van de in lid 10 bedoelde antitrustwetgeving exclusief toe aan haar onafhankelijke bevoegde concurrentieautoriteit en/of haar rechtbank.

12. Onverminderd alle maatregelen die worden genomen door de onafhankelijke bevoegde concurrentieautoriteit en/of rechtbank die bevoegd is voor de toepassing van de in lid 10 bedoelde regels, kan een partij, als zij van oordeel is dat een luchtvaartmaatschappij slachtoffer is van een vermeende inbreuk tegen lid 10 en voor zover dat kan worden bewezen, schriftelijke opmerkingen indienen bij de andere partij. Na de andere partij in kennis te hebben gesteld, kan een partij zich eveneens richten tot de bevoegde overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij, met name de overheidsdiensten op nationaal, regionaal of lokaal niveau, teneinde de problemen in verband met dit artikel te bespreken. Om het probleem op te lossen, kan een partij bovendien om overleg met de andere partij verzoeken. Dit overleg heeft plaats binnen dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de partijen voldoende informatie uit om een volledig onderzoek van het door een van de partijen gemelde probleem mogelijk te maken.

13. als de partijen er niet in slagen om het probleem binnen dertig (30) dagen na het begin van het overleg op te lossen of als het overleg niet binnen dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek betreffende een vermeende inbreuk tegen lid 10 van start gaat, en voor zover de concurrentieautoriteit of rechtbank een inbreuk heeft vastgesteld tegen de antitrustregels, heeft de partij die om overleg heeft gevraagd het recht om de uit hoofde van deze overeenkomst aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij toegekende rechten op te schorten door de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij(en) te weigeren, in te trekken of op te schorten, door de uitoefening van die rechten te onderwerpen aan de door haar nodig geachte voorwaarden, door heffingen op te leggen of door andere maatregelen te

nemen. Alle uit hoofde van dit lid genomen maatregelen moeten passend en evenredig zijn en in toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

ARTIKEL 8

Commerciële activiteiten

Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen in bijlage I van deze overeenkomst, zien de partijen erop toe dat hun toepasselijke wetgeving, regels of procedures minstens voorzien in de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage II, deel A, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer.

Bedrijfsvoering

1. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer commerciële luchtvaartmaatschappijen worden gehinderd in hun bedrijfsvoering. De partijen verbinden zich er derhalve toe om belemmeringen voor de bedrijfsvoering van de commerciële luchtvaartmaatschappijen van beide partijen die activiteiten verhinderen, concurrentievervalsingen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds op te heffen.

2. Het bij artikel 21 (Gemengd comité) opgerichte gemengd comité ontwikkelt een proces van samenwerking voor wat bedrijfsvoering en commerciële opportuniteiten betreft; het ziet toe op de vooruitgang die wordt geboekt bij het effectief opheffen van belemmeringen voor de bedrijfsvoering, en beoordeelt regelmatig de ontwikkelingen, waaronder ontwikkelingen in de richting van wetgevende en regelgevende wijzigingen. Overeenkomstig artikel 21 (Gemengd comité) mag een partij vragen om een vergadering van het gemengd comité teneinde problemen met de toepassing van dit artikel te onderzoeken.

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren en faciliteiten te vestigen die nodig zijn voor het verlenen van de onder deze overeenkomst vallende diensten.

4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht commercieel, leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtdiensten te verlenen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk. Beide partijen zorgen voor de gemakkelijke en snelle verlening van werkvergunningen voor het personeel dat in dienst is bij de in dit artikel bedoelde kantoren, inclusief het personeel dat tijdelijke taken uitvoert gedurende hoogstens

negentig (90) dagen, onverminderd de relevante geldende wetten en regels. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen zijn niet verplicht een plaatselijke partner te hebben.

Platformafhandeling

5. a) Onverminderd het bepaalde onder b) heeft elke luchtvaartmaatschappij van een partij met betrekking tot grondaafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht:

i) haar eigen grondaafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of

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

b) De in punt a), onder i) en ii), vastgestelde rechten zijn alleen onderworpen aan de specifieke beperkingen inzake ruimte of capaciteit die voortvloeien uit de noodzaak om de luchthaven veilig te kunnen exploiteren. Indien deze beperkingen zelfafhandeling belemmeren, verhinderen of beperken en er geen effectieve concurrentie bestaat tussen de leveranciers van grondaafhandelingsdiensten, dient de relevante partij erop toe te zien dat al deze diensten in evenredige en passende mate beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van dergelijke diensten worden vastgesteld op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

6. Elke verlener van platformafhandelingsdiensten, ongeacht of dit al dan niet een luchtvaartmaatschappij is, heeft het recht om op het grondgebied van de andere partij platformafhandelingsdiensten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op dezelfde luchthaven, mits hij over een vergunning beschikt en voldoet aan de geldende wetten en regels.

Toewijzing van slots op luchthavens

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

Operationele plannen, programma's en dienstregelingen

8. Een partij mag de aanmelding van operationele plannen, programma's of dienstregelingen voor krachtens deze overeenkomst geëxploiteerde diensten enkel om informatiedoeleinden vereisen. Wanneer een partij dergelijke aanmelding vereist, beperkt zij de administratieve lasten en procedures voor tussenpersonen en voor de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot een minimum.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen

9. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij heeft het recht luchtvervoersdiensten te verkopen en bijbehorende diensten te verlenen, voor eigen rekening of voor rekening van een andere luchtvaartmaatschappij, op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen of via het internet of elk ander beschikbaar kanaal. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de geldende nationale valutaregelgeving.

10. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief, maar niet beperkt tot, de aankoop van brandstof, in lokale munt of in een vrij converteerbare munteenheid betalen, overeenkomstig de geldende nationale valutaregelgeving en regelgeving inzake buitenlandse handel.

11. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, alle lokale winsten te converteren in een vrij converteerbare munteenheid en over te maken naar het land van haar keuze, zonder beperkingen of belastingen, tegen de geldende wisselkoers op het ogenblik van de aanvraag tot overmaking.

De administratieve procedures voor de convertering en overmaking van lokale winsten zijn van toepassing overeenkomstig de geldende valutaregelgeving van elke partij. De convertering en overmaking zijn aan geen enkele heffing onderworpen, met uitzondering van de heffingen die de banken normaal in rekening brengen voor dergelijke converteringen en overmakingen.

Commerciële samenwerkingsakkoorden

12. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van de overeenkomst, mag een luchtvaartmaatschappij van een partij commerciële samenwerkingsakkoorden sluiten (bv. akkoorden inzake gereserveerde capaciteit, afspraken voor codesharing) met:

- a) een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- b) een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c) een of meerdere aanbieders van oppervlakte- (land- of zee-)vervoer in een willekeurig land; op voorwaarde dat: i) de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert houder is van de passende verkeersrechten en ii) de luchtvaartmaatschappijen die de dienst commercialiseren houder zijn van de passende rechten voor de desbetreffende routes, en iii) deze regelingen voldoen aan de eisen inzake veiligheid en concurrentie die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen.

13. Wanneer passagiers worden vervoerd op een vlucht waarop commerciële samenwerkingsakkoorden van toepassing zijn, moeten zij bij de aankoop van het ticket of bij de registratie, of in elk geval alvorens aan boord te gaan, wanneer het een aansluitende vlucht zonder registratie betreft, in kennis worden gesteld van de identiteit van de dienstverlener die elk deel van de dienst zal uitvoeren.

Intermodale diensten

14. Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam oppervlaktevervoer van passagiers aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer.

15. Onverminderd alle andere bepalingen van deze overeenkomst mogen de luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen in het kader van internationaal luchtvervoer zonder beperking gebruik maken van alle oppervlaktevervoer om vracht van of naar elk punt op het grondgebied van de partijen of derde landen te vervoeren, met inbegrip van vervoer van en naar alle internationaal erkende luchthavens met douanefaciliteiten, en hebben zij het recht om, in voorkomend geval, vracht onder douaneverzegeling te vervoeren, overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlaktevervoer dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale vrachtvervoersdiensten kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, mits de expediteurs juiste feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

Franchising en branding

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

Huren en verhuren

17. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, met het oog op de exploitatie van internationale luchtdiensten, overeenkomsten sluiten voor de terbeschikkingstelling van luchtvaartuigen, met of zonder bemanning, met:

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- b) een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van derde landen;

mits alle deelnemers aan die overeenkomsten het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de wetten en regels die door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast. Geen van beide partijen eist van de luchtvaartmaatschappij die de luchtvaartuigen ter beschikking stelt dat zij krachtens deze overeenkomst moet beschikken over verkeersrechten voor de routes waarop de luchtvaartuigen zullen worden ingezet. De partijen mogen eisen dat deze overeenkomsten worden goedgekeurd door hun bevoegde autoriteiten. Als een partij dit eist, op niet-discriminerende basis, beperkt zij de administratieve lasten van deze goedkeuringsprocedures voor de luchtvaartmaatschappijen tot een minimum.

ARTIKEL 9

Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette of uitsluitend voor dat doel gebruikte luchtvaartuigen, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Unie en b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, voor zover die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.

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

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

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

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

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

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

3. Onverminderd eventuele andersluidende bepalingen verhindert niets in deze overeenkomst een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.

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

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

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

7. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van taksen, douaneheffingen, vergoedingen en andere heffingen die niet op de kostprijs van de verleende dienst zijn gebaseerd.

8. De verplichting mag worden opgelegd om de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.

9. De bepalingen van deze overeenkomst hebben geen gevolgen voor de btw, behalve wat de btw op invoer betreft.

10. De bepalingen van de tussen een lidstaat en Tunesië gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige overeenkomst.

ARTIKEL 10

Gebruikersheffingen

1. Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst, zien de partijen erop toe dat hun toepasselijke wetgeving, regels of procedures minstens voorzien in de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage II, deel A, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer.

2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn. In ieder geval moeten dergelijke gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

3. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kunnen worden opgelegd voor het gebruik van luchthavendiensten en-infrastructuur, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende infrastructuur en diensten, met uitzondering van de rechten die worden geïnd voor de levering van de in artikel 8 (Commerciële activiteiten), lid 5, bedoelde diensten, eerlijk, redelijk, en niet ten onrechte discriminerend zijn, geen discriminatie op basis van nationaliteit inhouden en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Onverminderd artikel 15 (Luchtverkeersbeheer), lid 1, mogen deze heffingen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthaven- en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op die luchthaven of in het systeem van die luchthaven, maar mogen ze deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

4. Elke partij eist dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de diensten en installaties overleg plegen en de informatie uitwisselen die nodig is om nauwkeurig te kunnen nagaan of de

gebruikersheffingen redelijk zijn, overeenkomstig de beginselen van leden 2 en 3 van dit artikel. Elke partij ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of –organen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, zodat de gebruikers hun mening kunnen geven en hun standpunt kunnen indienen.

ARTIKEL 11

Passagiers- en goederentarieven

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun passagiers- en goederentarieven vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke concurrentie.
2. Elke partij mag op niet-discriminerende basis eisen dat de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hun bevoegde autoriteiten, op vereenvoudigde wijze en uitsluitend voor informatiedoeleinden, in kennis stellen van de tarieven voor diensten die op haar grondgebied vertrekken. Deze kennisgeving mag ten vroegste van een luchtvaartmaatschappij worden gevraagd op het ogenblik dat het passagiers- of goederentarief voor het eerst wordt aangeboden.
3. De bevoegde autoriteiten van de partijen kunnen besprekingen voeren over, met name, de eisen en procedures voor de kennisgeving van passagiers- en goederentarieven en over oneerlijke, onredelijke, discriminerende of gesubsidieerde tarieven.

ARTIKEL 12

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partij op niet-discriminerende basis de beschikbare statistieken over luchtdiensten die in het kader van deze overeenkomst worden geëxploiteerd, zoals vereist uit hoofde van de wet- en regelgeving van de twee partijen, en die redelijkerwijze kan worden gevraagd.
2. De partijen werken in het kader van het bij artikel 21 (Gemengd comité) van deze overeenkomst ingestelde gemengd comité samen teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de in het kader van deze overeenkomst geëxploiteerde luchtdiensten, te vergemakkelijken.

TITEL II

SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 13

Veiligheid van de luchtvaart

1. Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst, zien de partijen erop toe dat hun toepasselijke wetgeving, regels of procedures minstens voorzien in de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage II, deel B, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer.
2. De bevoegde autoriteiten van de partijen erkennen de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen die zijn afgegeven of door elkaar zijn gevalideerd en die nog steeds van kracht zijn als geldig voor de exploitatie van het in deze overeenkomst bedoelde luchtvervoer, voor zover de voor de afgifte en validering van deze bewijzen en vergunningen geldende eisen tenminste gelijkwaardig zijn aan de eventuele overeenkomstig het verdrag vastgestelde minimumnormen. De bevoegde autoriteiten mogen echter bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door die andere autoriteiten zijn verstrekt aan of geldig verklaard voor hun eigen onderdanen weigeren te erkennen als zijnde geldig voor het vliegen boven hun eigen grondgebied.
3. De partijen kunnen op elk ogenblik om overleg verzoeken over de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen.
4. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet-naleving van de bij het Verdrag van Chicago vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als buiten het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.
5. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij:
 - a) geldige redenen hebben om te denken dat een luchtvaartuig, een product of de exploitatie niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het verdrag of, in voorkomend geval, de in bijlage II, deel B, van deze overeenkomst bedoelde regelgevende eisen;
 - b) ernstige vermoedens hebben dat een luchtvaartuig of de exploitatie niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het verdrag of, in voorkomend geval, de in bijlage II, deel B, van deze overeenkomst bedoelde regelgevende eisen; of

c) ernstige vermoedens hebben dat de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het verdrag of, in voorkomend geval, de in bijlage II, deel B, van deze overeenkomst bedoelde regelgevende eisen, niet worden gehandhaafd of niet correct worden toegepast.

6. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 5 stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

7. Maatregelen die overeenkomstig lid 5 door een partij zijn genomen, worden beëindigd zodra de redenen voor het nemen van die maatregelen zijn weggevallen.

8. Wanneer uit hoofde van lid 5 genomen maatregelen niet worden beëindigd, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te nemen, kan elke partij de zaak doorverwijzen naar het gemengd comité.

ARTIKEL 14

Beveiliging van de luchtvaart

1. Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst, zien de partijen erop toe dat hun toepasselijke wetgeving, regels of procedures minstens voorzien in de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage II, deel B, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer.

2. Met volle achting en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit mogen de partijen aanvaarden dat een of meerdere van hun luchthavens door de andere partij worden bezocht om de toegepaste luchtvaartbeveiligingsmaatregelen te beoordelen. De partijen doen het nodige om ervoor te zorgen dat de informatie over de resultaten van dergelijke beveiligingsinspecties wordt uitgewisseld.

3. Beide partijen bevestigen hun wederzijdse verplichtingen om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden te beveiligen, en met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover beide partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe beide partijen zijn toegetreden.

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

luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

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

6. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, met inbegrip van, maar niet beperkt tot beveiligingsonderzoeken van passagiers en hun handbagage, beveiligingsonderzoeken van ruimbagage, onderzoeken en beveiligingscontroles van andere personen dan passagiers, met inbegrip van bemanningen, en van de voorwerpen die zij bij zich dragen, onderzoeken en beveiligingscontroles van goederen, post, boordbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden, en controles van de toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Deze maatregelen moeten geschikt zijn om het hoofd te bieden aan de actuele dreiging tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 5 vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart en andere bepalingen met betrekking tot de beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de andere partij.

7. Met volle achting en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit kunnen de partijen beveiligingsmaatregelen treffen met betrekking tot de binnenkomst op hun grondgebied, alsook noodmaatregelen om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging van de beveiliging; deze maatregelen moeten onverwijld aan de andere partij worden meegedeeld. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke beveiligingsmaatregelen te nemen om het hoofd te bieden aan een specifieke dreiging, en de eerste partij houdt rekening met de reeds door de andere partij toegepaste beveiligingsmaatregelen en met het door die partij uitgedrukte standpunt. Elke partij erkent echter dat niets in dit artikel een beperking vormt van de bevoegdheid van een partij om een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar beveiliging beschouwt de toegang tot haar grondgebied te ontfangen. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze overeenkomst worden verleend, tenzij dit in noodgevallen redelijkerwijs niet mogelijk is. Bovendien mag elke partij verzoeken om een vergadering van het gemengd comité, zoals ingesteld bij artikel 21 (Gemengd comité) van deze overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

8. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke

luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

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

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

11. Onverminderd artikel 4 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze overeenkomst wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of aan voorwaarden onderworpen wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt gevonden.

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

13. Alle overeenkomstig lid 11 van dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel volledig naleeft.

ARTIKEL 15

Luchtverkeersbeheer

1. Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen in bijlage I van deze overeenkomst, zien de partijen erop toe dat hun toepasselijke wetgeving, regels of procedures minstens voorzien in de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage II, deel D, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer, en, op de gebieden die niet onder het regelgevingskader van de Europese Unie vallen, de ICAO-procedures voor luchtvaartnavigatiediensten volgens de hierna uiteengezette voorwaarden.

2. De partijen verbinden zich ertoe de hoogst mogelijke graad van samenwerking tot stand te brengen op het gebied van luchtverkeersbeheer, teneinde het Europees gemeenschappelijk luchtruim uit te breiden tot Tunesië, de huidige veiligheidsnormen en de algemene doeltreffendheid van het luchtverkeer in Europa te verbeteren, de capaciteit optimaal te benutten en vertragingen tot een minimum te beperken. Daartoe zal Tunesië als waarnemer betrokken worden bij de activiteiten van het Comité inzake het gemeenschappelijk

Europees luchtruim. Het gemengd comité wordt verantwoordelijk voor het toezicht op en de facilitering van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.

3. Teneinde de doelstellingen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun grondgebied te helpen bereiken:

a) neemt Tunesië de nodige maatregelen om zijn luchtvaartnavigatiediensten, institutionele structuren en structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name wat de veiligheid van de luchtvaart betreft;

b) richt Tunesië een relevante nationale toezichthoudende instantie op die minstens functioneel onafhankelijk is van de verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten;

c) betreft de Europese Unie Tunesië bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtverkeersbeheer en interoperabiliteit, met name door:

- i). de samenwerking of associatie van Tunesië met een functioneel luchtruimblok;
- ii). de deelname aan de netwerkfuncties van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name de uitwisseling van gegevens over verkeersstromen;
- iii). de afstemming op de plannen voor de uitrol van SESAR;
- iv). de versterking van de interoperabiliteit; en

d) werken de partijen samen met betrekking tot de prestatieregeling van de Europese Unie, teneinde de algemene vluchtefficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken en de veiligheid en capaciteit van de bestaande systemen te vergroten. De samenwerking heeft met name betrekking op instrumenten voor het volgen van de prestatie-indicatoren en op het gebruik van instrument met betrekking tot het beheer en ontwerp van het luchtruim.

ARTIKEL 16

Milieubescherming

1. Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst, zien de partijen erop toe dat hun toepasselijke wetgeving, regels of procedures minstens voorzien in de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage II, deel E, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer.

2. De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. De partijen nemen zich voor samen te werken om na te gaan welke gevolgen de luchtvaart heeft voor het milieu.

3. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te bestuderen en zoveel mogelijk te beperken, overeenkomstig de doelstellingen van deze overeenkomst.

4. De partijen erkennen dat het belangrijk is te strijden tegen de klimaatverandering en dus de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart te beperken, zowel op nationaal als op internationaal niveau. De partijen komen overeen om intensiever samen te werken met betrekking tot deze kwesties, onder meer via relevante multilaterale akkoorden, met name de tenuitvoerlegging van mondiale marktgebaseerde maatregelen, zoals overeengekomen op de 39ste vergadering van de ICAO, en het gebruik van het mechanisme voor duurzame ontwikkeling dat is ingesteld bij artikel 6.4 van de in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering gesloten Overeenkomst van Parijs met het oog op de ontwikkeling van internationale marktgebaseerde maatregelen voor de beperking van broeikasgasemissies van de luchtvaart en alle andere bij artikel 6 voorziene aspecten die van bijzonder belang zijn voor de internationale luchtvaart.

5. De partijen verbinden zich ertoe informatie uit te wisselen en regelmatig overleg te houden tussen deskundigen teneinde beter samen te werken met het oog op de beperking van de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu; dit heeft onder meer betrekking op:

- a) onderzoek naar en ontwikkeling van milieuvriendelijke luchtvaarttechnologie;
- b) innovatie in het luchtverkeersbeheer, teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te beperken;
- c) onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe duurzame brandstoffen voor de luchtvaart;
- d) de uitwisseling van standpunten over kwesties die verband houden met de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu en de beperking van de emissies van de luchtvaart die gevolgen hebben voor het klimaat; en
- e) de beperking van en het toezicht op geluidsoverlast, teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te beperken.

6. Overeenkomstig hun multilaterale milieurechten en -plichten verbinden de partijen zich er ook toe om efficiënter samen te werken, met name op financieel en technologisch gebied, met betrekking tot maatregelen die tot doel hebben de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart terug te dringen.

7. De partijen erkennen dat het noodzakelijk is passende maatregelen te nemen om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te voorkomen of te beperken, voor zover deze maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en plichten uit hoofde van het internationaal recht.

ARTIKEL 17

Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

De partijen bevestigen hun verplichtingen uit hoofde van de door beide partijen geratificeerde internationale overeenkomsten.

ARTIKEL 18

Bescherming van de consument

Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun toepasselijke wetgeving, regels of procedures minstens voorzien in de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage II, deel F, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer.

ARTIKEL 19

Sociale aspecten

1. Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun toepasselijke wetgeving, regels of procedures minstens voorzien in de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage II, deel G, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer.
2. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze overeenkomst op de arbeidsomstandigheden, de werkgelegenheid en de werkomstandigheden. De partijen verbinden zich ertoe samen te werken met betrekking tot arbeidskwesties, met name wat betreft de gevolgen voor de werkgelegenheid, de fundamentele rechten op de werkplek, de sociale bescherming en de sociale dialoog.
3. Via hun wetten, regels en praktijken bevorderen de partijen een hoog niveau van bescherming op het gebied van werkgelegenheid en sociale bescherming in de burgerluchtvaartsector.
4. De partijen erkennen het belang van de voordelen die ontstaan wanneer aanzienlijke economische winsten van open en concurrerende markten gepaard gaan met hoge arbeidsnormen voor werknemers. De partijen passen de overeenkomst zodanig toe dat ze bijdraagt tot hoge arbeidsnormen, ongeacht de eigendom of de aard van de betrokken luchtvaartmaatschappijen, en zien erop toe dat de rechten en beginselen in hun respectieve wetten niet worden ondermijnd maar effectief ten uitvoer worden gelegd.
5. De partijen verbinden zich ertoe de fundamentele internationaal erkende arbeidsnormen in de basisverdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie, die door Tunesië en de lidstaten van de EU zijn geratificeerd, in hun wetgeving en hun praktijken te bevorderen en effectief ten uitvoer te leggen.

6. De partijen verbinden zich er ook toe andere internationaal erkende normen en overeenkomsten op sociaal en arbeidsgebied, die relevant zijn voor de burgerluchtvaartsector, te bevorderen en effectief ten uitvoer te leggen en toe te passen in hun nationale wetgeving.

7. Elke partij mag vragen dat het gemengd comité bijeenkomt om arbeidskwesties te behandelen die de partij als belangrijk beschouwt.

TITEL III

INSTITUTIONELE BEPALINGEN

ARTIKEL 20

Interpretatie en tenuitvoerlegging

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

2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de correcte tenuitvoerlegging van deze overeenkomst.

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

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

ARTIKEL 21

Gemengd comité

1. Hierbij wordt een comité van vertegenwoordigers van de partijen (het "gemengd comité") opgericht, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Om dit doel te verwezenlijken, doet het aanbevelingen en neemt het beslissingen in de gevallen waarin deze overeenkomst uitdrukkelijk voorziet.

2. Het gemengd comité werkt en neemt besluiten op basis van consensus. De besluiten van het gemengd comité zijn bindend voor de partijen.

3. Het gemengd comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.
4. Het gemengd comité komt telkens bijeen wanneer dit nodig is, doch ten minste eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering van het gemengd comité te beleggen.
5. Een partij kan om een vergadering van het gemengd comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee (2) maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.
6. Met het oog op de juiste toepassing van deze overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het gemengd comité.
7. De door de Europese Unie uitgevoerde validering van de tenuitvoerlegging en toepassing door Tunesië van de regelgevende eisen en normen van de EU-wetgeving, zoals beschreven in punt 1 van de bijlage bij deze overeenkomst, moet worden gevalideerd bij een besluit van het gemengd comité (overgangsbepalingen).
8. Het gemengd comité onderzoekt vragen met betrekking tot investeringen in de luchtvaartmaatschappijen van de partijen en wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.
9. Het gemengd comité zorgt ook voor samenwerking door met name, doch niet uitsluitend:
 - a) de marktvoorwaarden te onderzoeken die gevolgen hebben voor de onder deze overeenkomst vallende luchtdiensten;
 - b) een antwoord te geven, met het oog op een effectieve oplossing, op de vragen in verband met de in artikel 8 (Commerciële activiteiten) bedoelde bedrijfsvoering en commerciële mogelijkheden, die een belemmering kunnen vormen voor de toegang tot de markt en voor de harmonieuze werking van de onder deze overeenkomst vallende luchtdiensten, als middel om te zorgen voor billijke concurrentie, onderlinge afstemming van de regelgeving en afname van de regelgevende beperkingen voor de exploitatie van luchtdiensten;
 - c) informatie uit te wisselen die gevolgen kan hebben voor de luchtdiensten, bijvoorbeeld over wijzigingen van de wetgeving, de regelgeving en het beleid van de partijen;
 - d) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de overeenkomst of voorwaarden en procedures voor de toetreding van andere partijen tot de overeenkomst;
 - e) algemene vragen in verband met investeringen, eigendom en zeggenschap te onderzoeken;
 - f) regelgevende samenwerking en wederzijds engagement te ontwikkelen teneinde de wederzijdse erkenning en convergentie van regels en maatregelen tot stand te brengen;

g) overleg te stimuleren, voor zover nodig, over luchtvervoerskwesties die worden behandeld in internationale organisaties, in het kader van betrekkingen met derde landen en in multilaterale regelingen. In dit verband wordt ook een gezamenlijke aanpak in overweging genomen;

h) de onderlinge uitwisseling van statistische informatie te vergemakkelijken, teneinde de ontwikkeling van luchtdiensten in het kader van deze overeenkomst te volgen; en

i) de sociale gevolgen van de uitvoering van de overeenkomst te bestuderen en passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren te formuleren.

10. De partijen kunnen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 23 van deze overeenkomst (Vrijwaringsmaatregelen) nemen als het gemengd comité binnen zes (6) maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.

11. De overeenkomst belet de verantwoordelijke autoriteiten van de partijen niet om buiten het gemengd comité samen te werken en besprekingen te voeren, onder meer op het gebied van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtverkeersbeheer, luchtvaartinfrastructuur, mededinging en consumentenbescherming. De partijen houden het gemengd comité op de hoogte van de resultaten van dergelijke samenwerking en besprekingen die een effect kunnen hebben op de toepassing van deze verordening.

ARTIKEL 22

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Ieder geschil met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze overeenkomst, behalve in het kader van artikel 7 (Eerlijke concurrentie) ontstane kwesties, dat niet door een bijeenkomst van het gemengd comité wordt opgelost, kan bij overeenkomst van de partijen ter beslechting worden doorverwezen naar een persoon of orgaan. Als de partijen geen overeenkomst bereiken, wordt het geschil op verzoek van één van beide partijen aan arbitrage onderworpen, overeenkomstig de procedures van dit artikel.

2. Het arbitrageverzoek moet schriftelijk tot de andere partij worden gericht. De klager vermeldt in zijn verzoek de maatregel die in het geding is en legt uit waarom die maatregel onverenigbaar is met de bepalingen van deze overeenkomst, op een wijze die het mogelijk maakt duidelijk de rechtsgrond van de klacht te bepalen.

3. Tenzij de partijen anders overeenkomen, wordt de arbitrage uitgevoerd door een als volgt samen te stellen scheidsgerecht van drie scheidsrechters:

a) binnen twintig (20) dagen na ontvangst van een arbitrageverzoek stelt elke partij een scheidsrechter aan. Binnen dertig (30) dagen na de aanstelling van deze twee scheidsrechters stellen zij in onderling overleg een derde scheidsrechter aan die als voorzitter van het scheidsgerecht optreedt;

b) als een van de partijen geen scheidsrechter aanstelt of als de derde scheidsrechter niet overeenkomstig punt a) wordt aangesteld, kan een van de partijen aan de voorzitter van de ICAO-raad verzoeken om een scheidsrechter of scheidsrechters, al naargelang het geval, aan te stellen binnen dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek. Als de voorzitter van de ICAO-raad een onderdaan is van Tunesië of van een lidstaat gaat de oudste vicevoorzitter van deze raad die geen onderdaan is van Tunesië of van een lidstaat over tot aanstelling.

4. Het scheidsgerecht wordt opgericht op de datum waarop de laatste van de drie scheidsrechters zijn aanstelling aanvaardt.

5. Als een van de partijen daarom verzoekt, beslist het scheidsgerecht binnen een termijn van tien (10) dagen na oprichting of het de zaak dringend acht.

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

7. Het scheidsgerecht stelt de partijen uiterlijk negentig (90) dagen na de datum van zijn oprichting in kennis van een tussentijds verslag waarin de resultaten van het feitenonderzoek, de toepasselijkheid van de desbetreffende bepalingen, alsmede de aan zijn bevindingen en aanbevelingen ten grondslag liggende beweegredenen zijn uiteengezet. Wanneer hij van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de partijen hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht de partijen in kennis denkt te kunnen stellen van zijn tussentijds verslag. Uiterlijk honderdtwintig (120) dagen na de datum van oprichting van het gerecht worden de partijen in kennis gesteld van het tussentijds verslag.

8. Een partij kan het scheidsgerecht schriftelijk verzoeken om bepaalde aspecten van het tussentijds verslag binnen veertien (14) dagen na de kennisgeving te herzien.

9. In geval van hoogdringendheid stelt het scheidsgerecht alles in het werk om de partijen binnen vijfenveertig (45) dagen, en uiterlijk binnen zestig (60) dagen, na de oprichting in kennis te stellen van zijn tussentijds verslag. Een partij kan het scheidsgerecht schriftelijk verzoeken om bepaalde aspecten van het tussentijds verslag binnen zeven (7) dagen na de kennisgeving van het verslag te herzien.

10. Het scheidsgerecht kan het tussentijds verslag naar aanleiding van schriftelijke opmerkingen van de partijen wijzigen en, wanneer het dat zinvol acht, de zaak nader onderzoeken. In de definitieve uitspraak van het scheidsgerecht worden de in de tussentijdse fase naar voren gebrachte argumenten afdoende besproken en wordt duidelijk ingegaan op de vragen en opmerkingen van de partijen.

11. Het scheidsgerecht stelt de partijen uiterlijk honderdtwintig (120) dagen na de datum waarop het is opgericht in kennis van zijn definitieve beslissing. Wanneer het van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de partijen hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht de partijen in kennis denkt te kunnen stellen van zijn definitieve

beslissing. Uiterlijk honderdvijftig (150) dagen na de datum van oprichting van het gerecht worden de partijen in kennis gesteld van de definitieve beslissing.

12. In hoogdringende gevallen doet het scheidsgerecht al het mogelijke om de partijen uiterlijk zestig (60) dagen na de datum waarop het is opgericht in kennis te stellen van zijn definitieve beslissing. Wanneer het van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de partijen hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht de partijen in kennis denkt te kunnen stellen van zijn definitieve beslissing. Uiterlijk honderdvijftig (75) dagen na de datum van oprichting van het gerecht worden de partijen in kennis gesteld van de definitieve beslissing.

13. Binnen tien (10) dagen na de kennisgeving van de definitieve beslissing mogen de partijen om toelichting bij deze beslissing vragen. De toelichting wordt binnen (15) dagen na ontvangst van het verzoek gegeven.

14. Als het scheidsgerecht oordeelt dat deze overeenkomst is geschonden en dat de verantwoordelijke partij zich niet aan de definitieve beslissing van het scheidsgerecht houdt of binnen veertig (40) na de kennisgeving van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht geen akkoord met de andere partij bereikt over een oplossing die voor beide partijen aanvaardbaar is, kan de andere partij de toekenning van vergelijkbare uit deze overeenkomst voortvloeiende rechten opschorten of geheel of gedeeltelijk de tenuitvoerlegging van deze overeenkomst opschorten tot de verantwoordelijke partij zich aan de definitieve beslissing van het scheidsgerecht houdt of tot de partijen een akkoord bereiken over een voor elk van hen aanvaardbare oplossing.

ARTIKEL 23

Vrijwaringsmaatregelen

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

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

3. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het gemengd comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

4. Onverminderd artikel 3 (Exploitatievergunning), lid 1, onder c, en artikel 4 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen), lid 1, onder d), van deze

overeenkomst mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één maand na de datum van de bij lid 2 voorziene kennisgeving, tenzij de in lid 3 voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.

5. De betrokken partij stelt het gemengd comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.

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

ARTIKEL 24

Verhouding met andere overeenkomsten

1. Deze overeenkomst heeft voorrang op de relevante bepalingen van de overeenkomsten en regelingen tussen de partijen die reeds bestaan op het tijdstip van de ondertekening van deze overeenkomst, behoudens het bepaalde in lid 2 van dit artikel.

2. Voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:

a) mogen de bestaande verkeersrechten en in overeenkomsten of regelingen tussen de partijen vastgelegde gunstiger bepalingen of behandelingen inzake eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequentie, type of verandering van luchtvaartuig, codesharing en tarifiering, die bestaan op het tijdstip van de ondertekening van deze overeenkomst, die niet onder deze overeenkomst vallen of die, wat de vrijheid voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen betreft, gunstiger of flexibeler zijn dan de bepalingen van de onderhavige overeenkomst, verder worden uitgeoefend;

b) moeten geschillen tussen de partijen met betrekking tot de vraag of de bepalingen of behandelingen van overeenkomsten of regelingen tussen de partijen gunstiger of flexibeler zijn, worden beslecht in het kader van het bij artikel 22 (Geschillenbeslechting en arbitrage) voorziene mechanisme voor geschillenbeslechting. Geschillen die betrekking hebben op de verhouding tussen tegenstrijdige bepalingen of behandelingen moeten eveneens worden beslecht in het kader van het bij artikel 22 voorziene mechanisme voor geschillenbeslechting.

3. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij te zijner tijd overleg in het bij artikel 21 opgerichte gemengd comité (Gemengd Comité) om te bepalen of deze overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

ARTIKEL 25

Regionaal overleg

De partijen verbinden zich tot een permanente dialoog om de samenhang tussen deze overeenkomst en het proces van Barcelona te garanderen en streven, als einddoel, naar een gemeenschappelijke Euro-mediterrane luchtvaartruimte. Daarom wordt, overeenkomstig artikel 21 (Gemengd comité), lid 9, onderzocht of het mogelijk is om wederzijds akkoord te gaan met wijzigingen die tot doel hebben rekening te houden met soortgelijke Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomsten.

ARTIKEL 26

Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze overeenkomst wenst te wijzigen, stelt ze het gemengd comité daarvan in kennis.
2. Alle wijzigingen van deze overeenkomst kunnen door de partijen worden vastgesteld na overleg overeenkomstig artikel 21 (Gemengd comité) van deze overeenkomst. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig het bepaalde in artikel 30 (Inwerkingtreding) van deze overeenkomst.
3. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen.
4. Deze overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze overeenkomst vermeld domein vast te stellen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover de partijen het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze overeenkomst in acht nemen.
5. Wanneer een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze overeenkomst vermeld domein overweegt, stelt zij de andere partij daar - voor zover mogelijk en noodzakelijk - van in kennis. Op verzoek van een van de partijen kan overleg plaatsvinden in het gemengd comité.
6. Zodra een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van bestaande wetgeving vaststelt op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage II van deze overeenkomst vermeld domein, die gevolgen kan hebben voor de goede werking van deze overeenkomst, stelt zij de andere partij daar uiterlijk dertig (30) dagen na de vaststelling van die wetgeving van in kennis. Op verzoek van een partij wordt binnen zestig (60) dagen na deze kennisgeving in het gemengd comité overleg gepleegd over de gevolgen van de nieuwe wetgeving of de wijziging voor de goede werking van deze overeenkomst.
7. Naar aanleiding van het in lid 6 van dit artikel bedoelde overleg zal het gemengd comité:

- a) een beslissing nemen waarbij bijlage II bij deze overeenkomst wordt herzien, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;
- b) een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze overeenkomst; of
- c) andere maatregelen aanbevelen, die binnen een redelijke termijn moeten worden vastgesteld teneinde de goede werking van deze overeenkomst te waarborgen.

ARTIKEL 27

Beëindiging

Elke partij kan, op om het even welk ogenblik, de andere partij schriftelijk via de diplomatieke kanalen in kennis stellen van haar beslissing deze overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijk ook naar de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties gestuurd. Deze overeenkomst houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het IATA-verkeersseizoen, één jaar na de datum van de schriftelijke kennisgeving van de beëindiging, tenzij die kennisgeving in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken vóór deze termijn is verstreken.

ARTIKEL 28

Registratie van de overeenkomst

Deze overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden, zodra ze in werking zijn getreden, geregistreerd bij de ICAO, overeenkomstig artikel 83 van het ICAO-verdrag, en bij het secretariaat van de Verenigde Naties, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

ARTIKEL 29

Toetreding van nieuwe lidstaten tot de Europese Unie

1. Deze overeenkomst kan worden opengesteld voor toetreding door landen die na de datum van ondertekening van de onderhavige overeenkomst zijn toegetreden tot de Europese Unie.
2. De toetreding van een lidstaat van de Europese Unie tot de overeenkomst geschiedt door neerlegging van een akte van toetreding bij het Secretariaat-generaal van de Raad van de EU, die de partijen en de Europese Commissie in kennis stelt van de neerlegging en van de datum waarop dit is gebeurd. 30 dagen na de neerlegging van het toetredingsbesluit wordt de toetreding van kracht.

3. Leden 1 en 2 van artikel 24 van deze overeenkomst zijn mutatis mutandis van toepassing op de overeenkomsten en regelingen die reeds bestaan op het ogenblik van de toetreding van een lidstaat van de Europese Unie.

ARTIKEL 30

Inwerkingtreding

Eén maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid, treedt deze overeenkomst in werking. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt Tunesië zijn tot de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en bezorgt het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten aan Tunesië. De diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten bevat mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze overeenkomst hebben ondertekend.

In tweevoud gedaan te [...] op [...] van het jaar [...] in de Bulgaarse, Deense, Duitse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Griekse, Hongaarse, Ierse, Italiaanse, Kroatische, Letse, Litouwse, Maltese, Nederlandse, Poolse, Portugese, Roemeense, Sloveense, Slowaakse, Spaanse, Tsjechische; Zweedse en Arabische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Republiek Tunesië

Voor de Europese Unie

Voor het Koninkrijk België

Voor de Republiek Bulgarije

Voor Tsjechië

Voor het Koninkrijk Denemarken

Voor de Bondsrepubliek Duitsland

Voor de Republiek Estland

Voor Ierland

Voor de Helleense Republiek

Voor het Koninkrijk Spanje

Voor de Franse Republiek
Voor de Republiek Kroatië
Voor de Italiaanse Republiek
Voor de Republiek Cyprus
Voor de Republiek Letland
Voor de Republiek Litouwen
Voor het Groothertogdom Luxemburg
Voor Hongarije
Voor Malta
Voor het Koninkrijk der Nederlanden
Voor de Republiek Oostenrijk
Voor de Republiek Polen
Voor de Portugese Republiek
Voor Roemenië
Voor de Republiek Slovenië
Voor de Slowaakse Republiek
Voor de Republiek Finland
Voor het Koninkrijk Zweden

BIJLAGE I

OVERGANGSBEPALINGEN

1. De tenuitvoerlegging en toepassing door Tunesië van de regelgevende eisen en normen van de in bijlage II bij deze overeenkomst vermelde luchtvervoerswetgeving van de Europese Unie wordt geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie; deze evaluatie wordt gevalideerd door een beslissing van het gemengd comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk twee (2) jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst uitgevoerd.
 2. De geleidelijke aanpassing van Tunesië aan de tenuitvoerlegging van de regelgevende eisen en normen van de in bijlage II bij deze overeenkomst vermelde luchtvervoerswetgeving van de Europese Unie kan regelmatig worden geëvalueerd. Deze beoordelingen worden uitgevoerd door de Europese Commissie, in samenwerking met Tunesië.
 3. De tenuitvoerlegging en toepassing door Tunesië van de regelgevende eisen en normen van de wetgeving van de Europese Unie inzake de beveiliging van de luchtvaart moeten worden geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie; deze evaluatie wordt gevalideerd door een beslissing van het gemengd comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk drie (3) jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst uitgevoerd.
 4. De bepalingen van lid 6 (Subsidies en staatssteun) van artikel 7 (Eerlijke concurrentie) worden drie (3) jaar na de datum van ondertekening van deze overeenkomst van toepassing.
-

BIJLAGE I bis

Overgangsbepalingen met betrekking tot de internationale luchthaven Tunis Carthage

Onverminderd de bepalingen van artikel 2, lid 3, onder c), van de overeenkomst gelden de volgende overgangsbepalingen voor de internationale luchthaven Tunis Carthage gedurende vijf jaar vanaf de datum van ondertekening van deze overeenkomst, en uitsluitend voor de overeengekomen diensten voor vervoer van passagiers of gecombineerd vervoer:

1. Als er een bilaterale overeenkomst bestaat tussen Tunesië en een lidstaat van de EU, worden de aanwijzing en de rechten van de 3de en de 4de vrijheid van en naar de internationale luchthaven Tunis Carthage, ongeacht de frequentie waarmee de vluchten worden geëxploiteerd, overeenkomstig die bilaterale overeenkomst toegekend aan:
 - luchtvaartmaatschappijen van Tunesië die houder zijn van een geldige exploitatievergunning, en
 - luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie die houder zijn van een geldige exploitatievergunning die is afgegeven door de EU-lidstaat van herkomst of bestemming van de vlucht.
2. De regelingen tussen Tunesië en de lidstaten waarbij één luchtvaartmaatschappij wordt aangewezen, worden vervangen door regelingen waarbij twee luchtvaartmaatschappijen worden aangewezen.
3. Lid 1 is van toepassing op de bilaterale overeenkomsten die een Bermuda-bepaling bevatten, en wanneer er op de datum van ondertekening van de overeenkomst minder dan tien (10) frequenties zijn, wordt het aantal frequenties per week vastgelegd op 10, behalve als de partijen beslissen dit aantal te verhogen overeenkomstig hun bilaterale overeenkomsten.
4. Voor de lidstaten waarmee Tunesië geen bilaterale overeenkomst voor luchtdiensten heeft, of als de bilaterale overeenkomst voor luchtdiensten voorziet in minder dan 10 frequenties per week van en naar de internationale luchthaven Tunis Carthage, wordt het aantal frequenties per week van en naar deze luchthaven vastgelegd op 10, met een regeling waarbij twee luchtvaartmaatschappijen worden aangewezen voor luchtvaartmaatschappijen uit Tunesië die houder zijn van een geldige exploitatievergunning en voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie die houder zijn van een geldige exploitatievergunning die is afgegeven door de EU-lidstaat van herkomst om bestemming van de vlucht.

5. Eén jaar na de ondertekening van de overeenkomst wordt de hierboven vermelde frequentie met 10 % verhoogd.
6. De partijen bespreken zo snel mogelijk elk probleem met betrekking tot de interpretatie en tenuitvoerlegging van deze bijlage in het gemengd comité.

BIJLAGE II

(Wordt regelmatig geactualiseerd)

REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP DE BURGERLUCHTVAART

Tunesië ziet erop toe dat de regelgevende eisen en normen in de toepasselijke bepalingen van de hierna vermelde handelingen ten uitvoer worden gelegd en worden toegepast in de wet- en regelgeving of in de toepasselijke procedures van Tunesië, overeenkomstig deze overeenkomst. Tunesië ziet erop toe dat de eventuele wijzigingen van deze handelingen in voorkomend geval worden opgenomen in de wet- en regelgeving of in de toepasselijke procedures van Tunesië.

A. LIBERALISERING VAN DE LUCHTVAART EN ANDERE REGELS BETREFFENDE DE BURGERLUCHTVAART

Nr. 1008/2008

Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap

Relevante bepalingen: de artikelen 2, 5, 7 en 11, artikel 23, lid 1, artikel 24 en bijlage I

Nr. 785/2004

Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, gewijzigd bij:

- Verordening (EU) nr. 285/2010 van de Commissie

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 8

Nr. 2009/12

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavenheffingen

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11

Nr. 96/67

Richtlijn van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9, de artikelen 11 tot en met 21 en de bijlage
Wat de toepassing van artikel 20, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het gemengd comité".

B. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

De veiligheid van de burgerluchtvaart en de EASA-basisverordening

Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG, gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 690/2009 van de Commissie,
- Verordening (EG) nr. 1108/2009,
Relevante bepalingen: de artikelen 1, 2 en 3 (alleen de eerste alinea) en de bijlage
- Verordening (EU) nr. 6/2013
- Verordening (EU) 4/2016

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 16, de bijlagen I tot en met V ter.

Vluchtuitvoeringen

Nr. 965/2012

Verordening (EU) nr. 965/2012 van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, gewijzigd bij:

- Verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie van 14 augustus 2013,
- Verordening (EU) nr. 71/2014 van de Commissie van 27 januari 2014,
- Verordening (EU) nr. 83/2014 van de Commissie van 29 januari 2014,
- Verordening (EU) nr. 379/2014 van de Commissie van 7 april 2014,
- Verordening (EU) 2015/140 van de Commissie van 29 januari 2015,
- Verordening (EU) 2015/1329 van de Commissie van vrijdag 31 juli 2015,
- Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van donderdag 23 april 2015,
- Verordening (EU) 2015/2338 van de Commissie van 11 december 2015,
- Verordening (EU) 2016/1199
- Verordening (EU) 2017/363

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9bis, de bijlagen I tot en met VIII.

Nr. 1332/2011

Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie van 16 december 2011 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht, **gewijzigd bij**:

- Verordening (EU) 2016/583 van de Commissie van 15 april 2016,

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5 en de bijlage

Cockpitbemanning

Nr. 1178/2011

Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, gewijzigd bij,

- Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012,
- Verordening (EU) nr. 70/2014 van de Commissie van 27 januari 2014,
- Verordening (EU) nr. 245/2014 van de Commissie van 13 maart 2014,
- Verordening (EU) 2015/445 van de Commissie van 17 maart 2015,
- Verordening (EU) 2016/539 van de Commissie van 6 april 2016.

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11, de bijlagen I tot en met IV.

Onderzoek naar ongevallen

Nr. 996/2010

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

- Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 23, met uitzondering van artikel 7, lid 4, en artikel 19 (ingetrokken bij Verordening (EU) nr. 376/2014)

Nr. 2012/780

Besluit van de Commissie van 5 december 2012 inzake toegangsrechten tot het bij artikel 18, lid 5, van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG.

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5

Initiële luchtwaardigheid

Nr. 748/2012

Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van

uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties, **gewijzigd bij**:

- Verordening (EU) nr. 7/2013 van de Commissie van 8 januari 2013,
- Verordening (EU) nr. 69/2014 van de Commissie van 27 januari 2014,
- Verordening (EU) 2015/1039 van de Commissie van 30 juni 2015.
- Verordening (EU) 2016/15 van de Commissie

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10 en bijlage I.

Permanente luchtwaardigheid

Nr. 1321/2014

Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen, **gewijzigd bij**:

- Verordening (EU) 2015/1088 van de Commissie van 3 juli 2015 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1321/2014 met betrekking tot een versoepeling van de onderhoudsprocedures voor luchtvaartuigen voor de algemene luchtvaart,
- Verordening (EU) 2015/1536 van de Commissie van 16 september 2015 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1321/2014 met betrekking tot aanpassing van de regels voor permanente luchtwaardigheid aan Verordening (EG) nr. 216/2008, kritische onderhoudstaken en toezicht op de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen
- Verordening (EU) 2017/334 van de Commissie

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 6, de bijlagen I tot en met IV.

Aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties

2015/640

Verordening van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012

Luchtvaartterreinen

Nr. 139/2014

Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, de bijlagen I tot en met IV

Luchtverkeersbeheer / luchtvaartnavigatiediensten

2015/340

Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot vergunningen en certificaten van luchtverkeersleiders overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie.

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, de bijlagen I tot en met IV.

373/2017

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 373/2017 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011

Melding van voorvallen

Nr. 376/2014

Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 7; artikel 9, lid 3; artikel 10, leden 2, 3 en 4; artikel 11, leden 1 en 7; artikel 13, met uitzondering van lid 9; de artikelen 14, 15 en 16; artikel 21 - de bijlagen I, II en III.

2015/1018

Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018 van de Commissie van 29 juni 2015 tot vaststelling van een lijst waarbij voorvallen in de burgerluchtvaart die verplicht moeten worden gemeld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad, worden ingedeeld in categorieën

Relevante bepalingen: artikel 1, de bijlagen I tot en met V.

Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan om veiligheidsredenen een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

Nr. 474/2006

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

- Uitvoeringsverordening (EU) 2016/963 van de Commissie van 16 juni 2016.

Technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

Nr. 3922/91

Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart, **gewijzigd bij**:

- Verordening (EG) nr. 1899/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006,
- Verordening (EG) nr. 1900/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006,
- Verordening (EG) nr. 8/2008 van de Commissie van 11 december 2007,
- Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008.

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, met uitzondering van artikel 4, lid 1, artikel 8, lid 2 (tweede zin), de artikelen 12 en 13, en de bijlagen I, II en III.

C. BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

Nr. 300/2008

Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 15, artikel 18, artikel 21 en de bijlage.

Nr. 272/2009

Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basishnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, **gewijzigd bij**:

- Verordening (EU) nr. 297/2010 van de Commissie van 9 april 2010,
- Verordening (EU) nr. 720/2011 van de Commissie van 22 juli 2011,
- Verordening (EU) nr. 1141/2011 van de Commissie van 10 november 2011,
- Verordening (EU) nr. 245/2013 van de Commissie van 19 maart 2013,

Nr. 1254/2009

Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basishnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen, zoals **gewijzigd bij**:

- Verordening (EU) 2096/2016 van de Commissie

Nr. 18/2010

Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad wat specificaties voor nationale kwaliteitscontroleprogramma's op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart betreft.

Relevante bepalingen: volledig.

2015/1998

Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, **gewijzigd bij**:

- Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2426 van de Commissie van 18 december 2015

Relevante bepalingen: volledig, met inbegrip van de bijlage.

D. LUCHTVERKEERSBEHEER

Nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening"), **gewijzigd bij**:

- Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5, met uitzondering van artikel 1, lid 4
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 4, artikel 6, en de artikelen 9 tot en met 13.

Nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"); **gewijzigd bij**:

- Verordening (EG) nr. 1070/2009
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 18 en bijlage I

Nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening), **gewijzigd bij**:

- Verordening (EG) nr. 1070/2009
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9

Nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening"); **gewijzigd bij**:

- Verordening (EG) nr. 1070/2009
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, de bijlagen I tot en met V

Prestaties en tarieven

Nr. 390/2013

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaarnavigatiediensten en netwerkfuncties

Nr. 391/2013

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten

Netwerkfuncties

Nr. 677/2011

Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010, **gewijzigd bij**:

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 970/2014 van de Commissie van 12 september 2014
- Uitvoeringsverordening (EU) 373/2017

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 25 en de bijlagen

Nr. 255/2010

Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen, **gewijzigd bij**:

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012
- Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1006 van de Commissie van 22 juni 2016 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 255/2010 voor wat de in artikel 3, lid 1, vermelde ICAO-bepalingen betreft.

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 15 en de bijlage

C(2011)4130

Besluit van de Commissie van 7 juli 2011 inzake de aanstelling van de netwerkbeheerder voor de functie luchtverkeersbeheer (ATM) van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

Functionele luchtruimblokken

Nr. 176/2011

Verordening (EU) Nr. 176/2011 van de Commissie van 24 februari 2011 inzake de informatie die moet worden verstrekt vóór de vaststelling en wijziging van een functioneel luchtruimblok.

Interoperabiliteit

Nr. 1032/2006

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

- Verordening (EG) nr. 30/2009 van de Commissie van 16 januari 2009
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9, de bijlagen I tot en met V

Nr. 1033/2006

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

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 929/2010
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 428/2013 van de Commissie van 8 mei 2013
- Uitvoeringsverordening (EU) 2120/2016

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5 en de bijlage

Nr. 633/2007

Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden, **gewijzigd bij**:

- Verordening (EU) nr. 283/2011 van de Commissie van 22 maart 2011
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 6, de bijlagen I tot en met IV.

Nr. 29/2009

Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, **gewijzigd bij**:

- Uitvoeringsverordening (EU) 2015/310 van de Commissie van donderdag 26 februari 2015
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 14, de bijlagen I, II en III

Nr. 262/2009

Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-ondervragingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim, **gewijzigd bij**:

- Uitvoeringsverordening (EU) 2345/2016 van 14 december 2016

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 12, de bijlagen I tot en met VI

Nr. 73/2010

Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim, **gewijzigd bij**:

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1029/2014 van de Commissie van 26 september 2014
Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 13, de bijlagen I tot en met X

Nr. 1206/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen inzake de identificatie van luchtvaartuigen voor de surveillance in het gemeenschappelijk Europees luchtruim

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11, de bijlagen I tot en met VII

Nr. 1207/2011

Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 1207/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen voor de prestaties en interoperabiliteit van surveillance voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, **gewijzigd bij**:

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1028/2014 van de Commissie van 26 september 2014.
- Uitvoeringsverordening (EU) 386/2017

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 14, de bijlagen I tot en met IX

Nr. 1079/2012

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1079/2012 van de Commissie van 16 november 2012 tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, **gewijzigd bij**:

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 657/2013 van de Commissie van 10 juli 2013,
- Uitvoeringsverordening (EU) 2345/2016

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 14, de bijlagen I tot en met V.

SESAR

Nr. 219/2007

Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR), **gewijzigd bij**:

- Verordening (EG) nr. 1361/2008 van de Raad van 16 december 2008,
- Verordening (EU) nr. 721/2014 van de Raad van 16 juni 2014.

Relevante bepalingen: artikel 1, leden 1, 2, 5, 6 en 7, de artikelen 2 en 3, artikel 4, lid 1, en de bijlage

Nr. 409/2013

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 inzake de definitie van gemeenschappelijke projecten, de vaststelling van governance en de identificatie

van stimulansen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 15

Nr. 716/2014

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 716/2014 van de Commissie van 27 juni 2014 betreffende de vaststelling van het gemeenschappelijk proefproject ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europese masterplan voor luchtverkeersbeheer

Luchtruim

Nr. 2150/2005

Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim.

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9 en de bijlage

Nr. 923/2012

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010, **gewijzigd bij**:

- Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015,
- Verordening (EU) 2016/1185 van de Commissie

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10 en de bijlage, met inbegrip van de aanhangsels

E. MILIEU EN GELUID

Nr. 2002/49

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, gewijzigd bij Verordening 1137/2008 en Richtlijn 2015/996

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 12, de bijlagen I tot en met VI

Nr. 2003/96

Richtlijn van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit

Relevante bepalingen: artikel 14, lid 1, onder b), en artikel 14, lid 2

Nr. 2006/93

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

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5, bijlagen I en II

Nr. 598/2014

Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I en II

F. CONSUMENTENBESCHERMING

Nr. 2027/97

Verordening van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, **gewijzigd bij**:

– Verordening (EG) nr. 889/2002

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 6 en de bijlagen

Nr. 261/2004

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

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 16

Nr. 1107/2006

Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I en II

G. SOCIALE ASPECTEN

Nr. 1989/391

Richtlijn van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk, **gewijzigd bij**:

- Richtlijn 2007/30/EG

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 16

Nr. 2000/79

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

Relevante bepalingen: de artikelen 2 tot en met 3 en de bijlage

Nr. 2003/88

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd

Relevante bepalingen: de artikelen 1 tot en met 20 en artikel 22 en 23