

Bruksela, 9 kwietnia 2021 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0079(NLE)

7661/21
ADD 1

AVIATION 66
RELEX 277
OC 10
TU 3
MED 8

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	8 kwietnia 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 153 final - ANNEX
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do wniosku dotyczącego decyzji Rady w sprawie zawarcia, w imieniu Unii Europejskiej, Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Tunezyjską, z drugiej strony

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 153 final - ANNEX.

Zał.: COM(2021) 153 final - ANNEX



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.4.2021 r.
COM(2021) 153 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku dotyczącego decyzji Rady

**w sprawie zawarcia, w imieniu Unii Europejskiej, Eurośródziemnomorskiej umowy
lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a
Republiką Tunezyjską, z drugiej strony**

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA

między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką
Tunezyjską, z drugiej strony

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁ 1: Definicje

TYTUŁ I: POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 2: Prawa przewozowe i schemat tras

ARTYKUŁ 3: Zezwolenie eksploatacyjne

ARTYKUŁ 4: Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

ARTYKUŁ 5: Inwestowanie w przewoźników lotniczych

ARTYKUŁ 6: Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

ARTYKUŁ 7: Uczciwa konkurencja

ARTYKUŁ 8: Działalność handlowa

ARTYKUŁ 9: Należności celne i podatki

ARTYKUŁ 10: Opłaty od użytkownika

ARTYKUŁ 11: Taryfy lotnicze i stawki lotnicze

ARTYKUŁ 12: Dane statystyczne

TYTUŁ II: WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

ARTYKUŁ 13: Bezpieczeństwo lotnicze

ARTYKUŁ 14: Ochrona lotnictwa

ARTYKUŁ 15: Zarządzanie ruchem lotniczym

ARTYKUŁ 16: Ochrona środowiska

ARTYKUŁ 17: Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

ARTYKUŁ 18: Ochrona konsumentów

ARTYKUŁ 19: Aspekty społeczne

TYTUŁ III: POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

ARTYKUŁ 20: Wykładnia i wykonanie

ARTYKUŁ 21: Wspólny Komitet

ARTYKUŁ 22: Rozstrzyganie sporów i arbitraż

ARTYKUŁ 23: Środki zabezpieczające

ARTYKUŁ 24: Związek z innymi umowami

ARTYKUŁ 25: Dialog regionalny

ARTYKUŁ 26: Zmiany

ARTYKUŁ 27: Wypowiedzenie

ARTYKUŁ 28: Rejestracja umowy

ARTYKUŁ 29: Przystąpienie nowych państw członkowskich do Unii Europejskiej

ARTYKUŁ 30: Wejście w życie

ZAŁĄCZNIK I: Postanowienia przejściowe

ZAŁĄCZNIK Ia: Postanowienia przejściowe dotyczące międzynarodowego portu lotniczego Tunis-Kartagina

ZAŁĄCZNIK II: Wykaz przepisów obowiązujących w dziedzinie lotnictwa cywilnego

PROJEKT

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA

między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką
Tunezyjską, z drugiej strony

KRÓLESTWO BELGII,
REPUBLIKA BUŁGARII,
REPUBLIKA CZESKA,
KRÓLESTWO DANII,
REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,
REPUBLIKA ESTOŃSKA,
IRLANDIA,
REPUBLIKA GRECKA,
KRÓLESTWO HISZPANII,
REPUBLIKA FRANCUSKA,
REPUBLIKA CHORWACJI,
REPUBLIKA WŁOSKA,
REPUBLIKA CYPRYJSKA,
REPUBLIKA ŁOTEWSKA,
REPUBLIKA LITEWSKA,
WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,
WĘGRY,
MALTA,
KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,
REPUBLIKA AUSTRII,
RZECZPOSPOLITA POLSKA,
REPUBLIKA PORTUGALSKA,
RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

strony Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwanych dalej łącznie „traktatami UE”, i państwa członkowskie Unii Europejskiej, zwane dalej łącznie „państwami członkowskimi UE”, a indywidualnie – „państwem członkowskim UE”,

i Unia Europejska,

z jednej strony, oraz

Republika Tunezyjska, zwana dalej „Tunezją”,

z drugiej strony,

Tunezja i państwa członkowskie UE jako strony Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., wraz z Unią Europejską;

UZNAJĄC, że niniejsza eurośródziemnomorska umowa lotnicza wpisuje się w zakres eurośródziemnomorskiego partnerstwa przewidzianego w deklaracji barcelońskiej z dnia 28 listopada 1995 r.;

UWZGLĘDNIAJĄC wspólną wolę propagowania eurośródziemnomorskiego obszaru lotniczego opartego na zasadach zbliżenia przepisów i współpracy regulacyjnej oraz liberalizacji dostępu do rynku na równych warunkach działania;

DAJĄC do usprawnienia przewozów lotniczych i propagowania międzynarodowego systemu transportu lotniczego opartego na niedyskryminacji oraz otwartej i uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi;

PRAGNĄC działać na rzecz swoich interesów w dziedzinie transportu lotniczego;

UZNAJĄC znaczenie sieci połączeń transportu lotniczego dla wspierania handlu, turystyki, inwestycji oraz rozwoju gospodarczego i społecznego;

DAJĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego oraz potwierdzając swoje żywotne obawy w związku z zakłócającymi ochronę statków powietrznych działaniami i niebezpieczeństwami, które zagrażają bezpieczeństwu osób lub mienia, utrudniają należyte funkcjonowanie transportu lotniczego i podważają społeczne zaufanie do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

ZDECYDOWANE zmaksymalizować potencjalne korzyści płynące ze współpracy regulacyjnej i harmonizacji swoich odpowiednich przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących lotnictwa cywilnego;

UZNAJĄC ważne potencjalne korzyści, które można uzyskać dzięki konkurencyjnym przewozom lotniczym i dobrze prosperującym branżom lotnictwa;

DAŻĄC do zapewnienia przewoźnikom lotniczym równych warunków działania;

UZNAJĄC, że subwencje mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

ZAMIERZAJĄC opierać się na umowach lotniczych i porozumieniach obowiązujących między Umawiającymi się Stronami w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści pasażerom, nadawcom, przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym i ich pracownikom oraz społeczeństwom obu Umawiających się Stron;

PODKREŚLAJĄC znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizacji międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa;

POTWIERDZAJĄC konieczność wprowadzenia pilnych środków w celu walki ze zmianą klimatu oraz kontynuowania współpracy na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa, w sposób zgodny z umowami wielostronnymi w tej kwestii, zwłaszcza dotyczącymi wdrożenia kompleksowych środków rynkowych, które uzgodniono podczas 39. Zgromadzenia ICAO, a w szczególności z odnośnymi instrumentami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz z porozumieniem paryskim z dnia 12 grudnia 2015 r. zawartym na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu;

PODKREŚLAJĄC znaczenie ochrony konsumentów oraz osiągnięcia odpowiedniego poziomu ochrony konsumentów w zakresie przewozów lotniczych, a także uznając konieczność wzajemnej współpracy w tej dziedzinie;

UZNAJĄC, że poszerzenie możliwości handlowych nie może wiązać się z naruszaniem zasad prawa pracy ani z obniżaniem norm pracy Umawiających się Stron, oraz podkreślając znaczenie społecznego wymiaru lotnictwa międzynarodowego i badania skutków, jakie otwarcie dostępu do rynków wywiera na pracowników, zatrudnienie i warunki pracy;

UZNAJĄC znaczenie łatwiejszego dostępu do kapitału w sektorze transportu lotniczego dla dalszego rozwoju transportu lotniczego zgodnie z obowiązującymi przepisami każdej z Umawiających się Stron;

MAJĄC NA UWADZE, że celem niniejszej Umowy jest jej stosowanie w sposób stopniowy oraz że poprzez odpowiedni mechanizm można zapewnić jeszcze ściślejsze dostosowanie do prawodawstwa Unii Europejskiej,

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Definicje

Do celów niniejszej Umowy, o ile nie określono inaczej:

1. „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej i ewentualne dodatki do niej oraz wszelkie wprowadzone w nich zmiany;
2. „przewóz lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagaży, towarów i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za odpłatnością, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;
3. „ustalenie przynależności państwowej” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 3 dotyczące jego struktury własności, podmiotów sprawujących nad nim skuteczną kontrolę i głównego miejsca prowadzenia działalności;
4. „ustalenie zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, posiada wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania oraz że jest przygotowany do przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych Umawiających się Stron oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;
5. „właściwe władze” oznaczają agencje lub organy publiczne odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
6. „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
 - a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Tunezję, jak i przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwa członkowskie Unii Europejskiej, i która ma znaczenie dla danej kwestii; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę w załączniku, przyjęte na podstawie artykułu 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub taka zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Tunezji, jak i państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, i które mają znaczenie dla danej kwestii;
7. „całkowity koszt” oznacza koszty świadczenia usługi przewozu powiększone o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;

8. „międzynarodowy przewóz lotniczy” oznacza przewóz lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium co najmniej dwóch państw;
9. „Umawiające się Strony” oznaczają, z jednej strony, Tunezję oraz, z drugiej strony, Unię Europejską i jej państwa członkowskie;
10. „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego na terytorium Umawiającej się Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu, zgodnie z wydanymi zezwoleniami eksploatacyjnymi;
11. „postój w celach niehandlowych” oznacza lądowanie w innych celach niż przyjęcie na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu albo załadunek lub wyładunek bagaży, ładunku lub poczty drogą lotniczą;
12. „taryfy lotnicze” oznaczają ceny płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom bądź innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych (obejmujące wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
13. „stawki lotnicze” oznaczają ceny płacone za przewóz ładunku w ramach przewozów lotniczych (obejmujące wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
14. „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Tunezji, obszary lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i terytorialne pod jej zwierzchnictwem i przestrzeń powietrzną nad nimi oraz, w odniesieniu do Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, obszary lądowe, wody wewnętrzne i wody terytorialne państw członkowskich, na których zastosowanie ma Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach, oraz przestrzeń powietrzną nad nimi;
15. „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żegluga powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów;
16. „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do co najmniej jednej kategorii i nie zawiera z osobą trzecią żadnego rodzaju umów, niezależnie od ich nazwy, na świadczenie takich usług; do celów niniejszej definicji nie uznaje się, że użytkownicy portów lotniczych są w stosunku do siebie osobami trzecimi, jeżeli:
- a) jeden z nich posiada udział większościowy w drugim z nich; lub
 - b) ten sam podmiot posiada udział większościowy w każdym z nich;

17. „Układ o stowarzyszeniu” oznacza Układ eurośródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Tunezyjską, z drugiej strony, podpisany w Brukseli w dniu 17 lipca 1995 r.;
18. „uzgodniona linia” i „określona trasa” oznaczają, odpowiednio, międzynarodowy przewóz lotniczy i określoną trasę zgodnie z art. 2 (Prawa przewozowe) niniejszej Umowy;
19. „regularny przewóz lotniczy” oznacza serię lotów posiadających wszystkie następujące cechy:
- a) w każdym locie miejsca lub pojemność na potrzeby przewozu ładunku lub poczty są dostępne w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego autoryzowanych agentów);
 - b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między dwoma tymi samymi portami lotniczymi lub większą ich liczbą:
 - zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, albo
 - w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;
20. „nieregularny przewóz lotniczy” oznacza każdy zarobkowy przewóz lotniczy inny niż regularny przewóz lotniczy;
21. „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję lub równoważne ważne zezwolenie;
22. „skuteczna kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego przyznają możliwość wywierania, bezpośrednio lub pośrednio, decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
- a) prawo użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa;
 - b) prawa lub umowy, które przyznają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w inny sposób przyznają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przez przedsiębiorstwo;
23. „skuteczna kontrola regulacyjna”: elementy świadczące o skutecznej kontroli regulacyjnej sprawowanej nad przewoźnikiem lotniczym przez dane państwo są następujące:
- a) przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję lub ważne zezwolenie na działalność wydane przez właściwą władzę tego państwa, takie jak certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC);
 - b) przewoźnik lotniczy spełnia ustalone przez wspomniane państwo kryteria dotyczące wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, takie jak

potwierdzenie kondycji finansowej, zdolność do spełnienia wymogu interesu publicznego, obowiązki związane z zapewnieniem usługi;

24. „koncesja” oznacza:

(i) w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – koncesję i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i wszelkich zastępujących je aktów prawnych; oraz

(ii) w przypadku Tunezji – koncesje, certyfikaty, zezwolenia lub zwolnienia wydane na podstawie obowiązujących przepisów prawa Tunezji w przedmiotowej dziedzinie;

25. „SESAR” (projekt badawczo-rozwojowy z zakresu zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej) oznacza techniczny aspekt wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, umożliwiający skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój oraz wdrożenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;

26. „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 2

Prawa przewozowe i schemat tras

1. Prawa określone w niniejszym artykule podlegają postanowieniom przejściowym przewidzianym w załącznikach I i Ia do niniejszej Umowy.

Schemat tras

2. Każda Umawiająca się Strona zezwala przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony na wykonywanie przewozów na trasach określonych poniżej:

(i) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

punkty w Unii Europejskiej – punkty pośrednie – punkty w Tunezji – punkty dalej położone;

(ii) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tunezji:

punkty w Tunezji – punkty pośrednie – punkty w Unii Europejskiej – punkty dalej położone.

Prawa przewozowe

3. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony:

- a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo do postoju w celach niehandlowych na jej terytorium;
- c) prawo do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych na następujących trasach:

(i) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

 pomiędzy dowolnym punktem w Unii Europejskiej a dowolnym punktem w Tunezji;

(ii) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tunezji:

 pomiędzy dowolnym punktem w Tunezji a dowolnym punktem w Unii Europejskiej;

- d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

Swoboda operacyjna

4. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mogą – w odniesieniu do któregośkolwiek lotu lub do wszystkich wykonywanych przez nich lotów, i według własnego uznania – na trasach określonych powyżej w ust. 2:

- a) wykonywać loty w dowolnym kierunku lub w obu kierunkach;
- b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
- c) obsługiwać punkty pośrednie, punkty dalej położone oraz punkty położone na terytoriach Umawiających się Stron, w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności zgodnie z postanowieniami powyższego ust. 2;
- d) rezygnować z postoju w dowolnym punkcie lub w dowolnych punktach;
- e) przekazywać ruch z któregośkolwiek swojego statku powietrznego na którykolwiek inny ze swoich statków powietrznych w dowolnym punkcie („zmiana statku powietrznego”);
- f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron;
- g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu; oraz

i) obsługiwać więcej niż jeden punkt w ramach tego samego przewozu (tzw. „co-terminalisation”).

Ze swobody operacyjnej przewidzianej w niniejszym ustępie można korzystać bez ograniczeń co do kierunku lub ograniczeń geograficznych oraz bez utraty praw do wykonywania innych przewozów dozwolonych na mocy niniejszej Umowy, pod warunkiem że:

(i) przewoźnicy lotniczy z Tunezji w ramach wykonywanych przez nich przewozów obsługują punkt w Tunezji;

(ii) przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej w ramach wykonywanych przez nich przewozów obsługują punkt w Unii Europejskiej.

5. Każda Umawiająca się Strona zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej przez niego w międzynarodowym transporcie lotniczym na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie z tym prawem żadna z Umawiających się Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozów, planów podróży, punktów początkowych i docelowych ruchu ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych lub operacyjnych, ze względu na bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym, ochronę środowiska lub ochronę zdrowia, chyba że w postanowieniach niniejszej Umowy przewidziano inaczej.

6. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można traktować jako przyznania przewoźnikom lotniczym:

a) z Tunezji prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie członkowskim Unii Europejskiej, pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, w celu wysłania ich do innego punktu położonego w tym samym państwie członkowskim Unii Europejskiej;

b) z Unii Europejskiej prawa do przyjmowania na pokład, w Tunezji, pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, w celu wysłania ich do innego punktu w Tunezji.

7. Nie naruszając postanowień art. 24 (Związek z innymi umowami), żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można traktować jako zezwolenia przewoźnikom lotniczym obu Umawiających się Stron na wykonywanie praw przewozowych wynikających z piątej wolności w odniesieniu do punktów pośrednich i punktów dalej położonych na trasach określonych powyżej w ust. 2.

8. Odniesienia do punktów w niniejszym artykule należy rozumieć jako odniesienia do portów lotniczych uznanych na szczeblu międzynarodowym.

9. Wykonując odpowiednie prawa i obowiązki wynikające z niniejszej Umowy, Umawiające się Strony nie dyskryminują przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, w szczególności ze względu na przynależność państwową.

10. Niezależnie od innych postanowień niniejszej Umowy Umawiająca się Strona może odmówić wykonania operacji międzynarodowego transportu lotniczego z punktem początkowym bądź punktem docelowym na terytorium państwa trzeciego, z którym ta Umawiająca się Strona nie utrzymuje stosunków dyplomatycznych, lub wykonywanych przez terytorium takiego państwa.

ARTYKUŁ 3

Zezwolenie eksploatacyjne

1. Po otrzymaniu wniosku o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron druga Umawiająca się Strona udziela odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych i technicznych w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Tunezji:

(i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Tunezji, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z obowiązującym w Tunezji prawem; oraz

(ii) Tunezja sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym oraz odpowiada za wydanie jego certyfikatu przewoźnika lotniczego; oraz

(iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Tunezji lub jej obywateli oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;

b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

(i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z traktatami UE, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

(ii) państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje nad nim skuteczną kontrolę regulacyjną, a właściwe władze są wyraźnie określone; oraz

(iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub obywateli tychże państw członkowskich, albo jednych i drugich jednocześnie, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;

c) przestrzega się postanowień określonych w art. 13 (Bezpieczeństwo lotnicze) i art. 14 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy; oraz

d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez Stronę rozpatrującą wniosek w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych.

2. Wydając zezwolenia eksploatacyjne i techniczne, Umawiające się Strony traktują wszystkich przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony w sposób niedyskryminacyjny.

3. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony uznają wszelkie ustalenia dotyczące zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez właściwe władze pierwszej Umawiającej się Strony w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych poniżej w lit. a) i b):

- a) jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, lub po udzieleniu takiego zezwolenia, właściwe władze mają szczególne powody do uzasadnionych obaw, że pomimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony warunki przewidziane w art. 3 (Zezwolenie eksploatacyjne) niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania odpowiednich zezwoleń lub upoważnień nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym te władze, podając należyte uzasadnienie swoich obaw. W takim przypadku każda z Umawiających się Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele właściwych władz obu Umawiających się Stron, lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju są rozpatrywane w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda z Umawiających się Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu utworzonego na mocy art. 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy oraz może, zgodnie z art. 21 ust. 10, zastosować odpowiednie środki zabezpieczające na podstawie art. 23 (Środki zabezpieczające);
- b) wspomniane procedury nie obejmują uznawania ustaleń dotyczących:
 - (i) certyfikatów lub licencji związanych z bezpieczeństwem;
 - (ii) uzgodnień w dziedzinie ochrony; lub
 - (iii) ochrony ubezpieczeniowej.

ARTYKUŁ 4

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

1. Właściwe władze każdej z Umawiających się Stron mogą odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofnąć je, zawiesić lub ograniczyć albo w inny sposób zawiesić

lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, w przypadku gdy:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Tunezji:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Tunezji lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z obowiązującym w Tunezji prawem; lub
 - Tunezja nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym lub właściwe władze nie są wyraźnie określone; lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Tunezji lub jej obywateli ani nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z traktatami UE lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub
 - państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym lub właściwe władze nie są wyraźnie określone; lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub obywateli tychże państw członkowskich, albo jednych i drugich jednocześnie, ani nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w art. 6 (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych) niniejszej Umowy; lub
- d) nie utrzymuje się w mocy lub nie stosuje się postanowień art. 13 (Bezpieczeństwo lotnicze) i art. 14 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy;
- e) jedna z Umawiających się Stron ustaliła, zgodnie z art. 7 (Uczciwa konkurencja) niniejszej Umowy, że warunki dotyczące otoczenia konkurencyjnego nie są spełnione.

2. Prawa określone w niniejszym artykule są wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z właściwymi władzami drugiej Umawiającej się Strony, chyba że konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu postanowień ust. 1 lit. c) i d).

ARTYKUŁ 5

Inwestowanie w przewoźników lotniczych

1. Niezależnie od art. 3 (Zezwolenie eksploatacyjne) i art. 4 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, po potwierdzeniu przez Wspólny Komitet zgodnie z art. 21 (Wspólny Komitet) ust. 8, że na mocy swoich odpowiednich przepisów każda z Umawiających się Stron lub ich obywatele mogą nabyć udział większościowy w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony lub objąć nad nim skuteczną kontrolę, Umawiające się Strony mogą zezwolić, aby przewoźnik lotniczy z Tunezji był własnością, poprzez udział większościowy, państw członkowskich UE lub ich obywateli lub pozostawał pod skuteczną kontrolą tychże, lub też, by przewoźnik lotniczy z Unii Europejskiej był własnością, poprzez udział większościowy, Tunezji lub jej obywateli lub pozostawał pod skuteczną kontrolą tychże, zgodnie z warunkami określonymi w ust. 2 niniejszego artykułu.

2. Odnosnie do ust. 1 niniejszego artykułu, inwestycje Umawiających się Stron są dozwolone w indywidualnych przypadkach na mocy wcześniejszej decyzji Wspólnego Komitetu, zgodnie z artykułem 21 (Wspólny Komitet) ust. 2 niniejszej Umowy. Decyzja ta określa warunki związane z obsługą uzgodnionych linii przedstawionych w niniejszej Umowie oraz przewozów pomiędzy państwami trzecimi a Umawiającymi się Stronami. Do tego rodzaju decyzji nie stosuje się postanowień art. 21 (Wspólny Komitet) ust. 10 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Po przybyciu na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przy jego opuszczaniu lub podczas pobytu na nim, przewoźnicy lotniczy drugiej Umawiającej się Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na to terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowe przewozy lotnicze oraz opuszczania przez nie tego terytorium, lub mających zastosowanie w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych i żeglugi powietrznej.
2. Po przybyciu statku powietrznego na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przy jego opuszczaniu przez tenże statek lub podczas przebywania tego statku na tym terytorium, pasażerowie, załoga lub osoby działające w ich imieniu, a w odniesieniu do ładunku – nadawca z drugiej Umawiającej się Strony, przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi lub ładunku oraz opuszczania przez nich tego terytorium (a w szczególności przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, przepisów imigracyjnych, paszportowych, celnych i przepisów dotyczących kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych).
3. Każda z Umawiających się Stron zezwala, na swoim terytorium, przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony na stosowanie środków mających na celu

zapewnienie, aby przewożone były wyłącznie osoby posiadające dokumenty podróży wymagane przy wjeździe na jej terytorium lub przy tranzycie przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 7

Uczciwa konkurencja

1. Umawiające się Strony stwierdzają, że ich wspólnym celem jest zapewnienie uczciwego otoczenia konkurencyjnego oraz sprawiedliwych i równych warunków umożliwiających przewoźnikom lotniczym obu Umawiających się Stron konkutowanie przy obsłudze uzgodnionych linii na określonych trasach. W związku z powyższym Umawiające się Strony podejmują wszelkie odpowiednie działania, aby zapewnić pełne poszanowanie tego celu.

2. Umawiające się Strony potwierdzają, że swobodna, uczciwa i niezakłócona konkurencja ma znaczenie dla propagowania celów niniejszej Umowy, oraz zauważają, że istnienie kompleksowego prawa konkurencji i niezależnego organu ds. konkurencji, jak również uczciwe i sprawne stosowanie ich krajowego prawa konkurencji mają znaczenie dla sprawnego świadczenia usług transportu lotniczego. Prawo konkurencji każdej z Umawiających się Stron, które dotyczy kwestii objętych niniejszą Umową, w jego brzmieniu uwzględniającym okresowe zmiany, ma zastosowanie do działalności przewoźników lotniczych na terytorium każdej z Umawiających się Stron. Umawiającym się Stronom przyświeca ten sam cel, jakim jest zgodność i zbieżność prawa konkurencji oraz jego skutecznego stosowania. Współpracują one w stosownych przypadkach oraz gdy jest to uzasadnione względami skutecznego stosowania prawa konkurencji, w szczególności zezwalając swoim przewoźnikom lotniczym lub innym obywatelom na przekazywanie, zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami i orzecznictwem, stosownych informacji odnoszących się do działań wynikających z przepisów prawa konkurencji i podejmowanych przez organy ds. konkurencji drugiej Umawiającej się Strony.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może wpływać na władzę i uprawnienia organów właściwych w sprawach konkurencji i sądów którejkolwiek z Umawiających się Stron (oraz Komisji Europejskiej) ani tej władzy i uprawnień ograniczać bądź naruszać, a wszystkie kwestie związane ze stosowaniem przepisów prawa konkurencji pozostają w wyłącznej kompetencji tych organów i sądów. Wszelkie środki wprowadzone przez jedną z Umawiających się Stron na podstawie niniejszego artykułu nie mogą zatem stanowić uszczerbku dla żadnych ewentualnych środków przyjętych przez te organy i sądy.

4. Umawiające się Strony ponoszą wyłączną odpowiedzialność za wszelkie środki przyjęte na podstawie niniejszego artykułu i dotyczące wyłącznie drugiej Umawiającej się Strony lub przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony świadczących usługi transportu lotniczego, których punkt docelowy lub początkowy znajduje się na terytorium Umawiających się Stron. Takie środki nie mogą być przedmiotem procedury rozstrzygania sporów na podstawie art. 22 (Rozstrzyganie sporów i arbitraż) niniejszej Umowy.

Nieuczciwa konkurencja

5. Każda z Umawiających się Stron eliminuje wszelkie formy dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby utrudniać przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony możliwość konkurowania na uczciwych i sprawiedliwych zasadach przy świadczeniu usług transportu lotniczego.

Subwencje i pomoc państwa

6. Żadna z Umawiających się Stron nie przyznaje ani nie zatwierdza subwencji ani pomocy państwa dla swoich przewoźników lotniczych, jeżeli takie środki mogłyby w nieuzasadniony sposób zakłócać uczciwą i sprawiedliwą konkurencję w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony. Takie subwencje lub pomoc państwa mogą w szczególności obejmować subsydiowanie skrośne, wyrównanie strat operacyjnych, wniesienie kapitału, pomoc bezzwrotną, gwarancje, pożyczki lub ubezpieczenia udzielone na preferencyjnych warunkach, ochronę na wypadek upadłości, odstąpienie od odzyskania kwot należnych, zrzeczenie się zwykłego zysku z tytułu wykorzystanych funduszy publicznych, ulgi lub zwolnienia podatkowe, rekompensatę z tytułu obciążeń finansowych nałożonych przez organy publiczne oraz dostęp, na dyskryminacyjnych lub niekomercyjnych zasadach, do obiektów i służb żeglugi powietrznej lub obiektów i usług portów lotniczych, do zaopatrzenia w paliwo, do obsługi naziemnej, do usług związanych z bezpieczeństwem, do komputerowych systemów rezerwacji, do przydziału czasu na start lub lądowanie lub do innych powiązanych obiektów i usług niezbędnych do wykonywania przewozów lotniczych.

7. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron przyznaje subwencje lub pomoc państwa przewoźnikowi lotniczemu, musi w odpowiedni sposób zapewnić przejrzystość takich środków, na przykład żądając od przewoźnika lotniczego, aby wyraźnie i osobno wskazał taką subwencję lub pomoc w swoich rozliczeniach.

8. Każda z Umawiających się Stron, na żądanie drugiej Umawiającej się Strony, przekazuje tej drugiej Stronie, z zachowaniem rozsądnych terminów, sprawozdania finansowe dotyczące podmiotów podlegających jurysdykcji pierwszej Umawiającej się Strony oraz wszelkie inne informacje, których druga Umawiająca się Strona może zasadnie żądać, aby upewnić się, że przestrzegane są postanowienia niniejszego artykułu. Może to obejmować szczegółowe informacje dotyczące subwencji i pomocy w rozumieniu powyższego ust. 6. Przekazanie takich informacji może być uzależnione od zachowania poufności przez Umawiającą się Stronę, która żąda dostępu do tych informacji.

9. Bez uszczerbku dla wszelkich środków przyjętych przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialny za egzekwowanie postanowień ust. 5 i 6:

a) jeżeli jedna z Umawiających się Stron uzna, że przewoźnik lotniczy jest ofiarą dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk w rozumieniu powyższych ust. 5 i 6 oraz że można taki stan rzeczy udowodnić, może skierować uwagi na piśmie do drugiej Umawiającej się Strony. Po poinformowaniu drugiej Umawiającej się Strony pierwsza Strona może również zwrócić się do właściwych organów publicznych na terytorium drugiej Umawiającej się

Strony, w szczególności do organów publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto jedna z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji w tej sprawie z drugą Umawiającą się Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje odbywają się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku. Przed przystąpieniem do konsultacji Strony dokonują wymiany informacji wystarczających, aby umożliwić dokładne zbadanie zastrzeżeń wyrażonych przez jedną z Umawiających się Stron;

b) jeżeli Umawiające się Strony nie dojdą do porozumienia w drodze konsultacji w terminie trzydziestu (30) dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia postanowień powyższych ust. 5 i 6, Umawiająca się Strona, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, ma prawo zawiesić wykonywanie praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je lub zawieszając, nakładając na korzystanie z tych praw warunki, które uzna za niezbędne, nakładając opłaty lub wprowadzając inne środki. Wszelkie środki przyjęte na podstawie niniejszego ustępu muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania.

Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym

10. Każda z Umawiających się Stron stosuje skutecznie przepisy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym zgodnie z ust. 2 i zabrania przewoźnikom lotniczym:

a) działającym wspólnie z jakimikolwiek innymi przewoźnikami lotniczymi, zawierania porozumień, podejmowania decyzji lub stosowania praktyk uzgodnionych, które mogą wpływać na usługi transportu lotniczego z punktem docelowym lub początkowym na terytorium tej Umawiającej się Strony i których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji. Zakaz ten może zostać uznany za niemający zastosowania, jeżeli te porozumienia, decyzje lub praktyki przyczyniają się do usprawnienia produkcji lub dystrybucji usług bądź do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego, przy zastrzeżeniu dla konsumentów słusznej części zysku, który z tego wynika, i bez: (i) nakładania na zainteresowane przedsiębiorstwa ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych celów, (ii) umożliwiania tym przewoźnikom lotniczym, w odniesieniu do znacznej części danych usług, wyeliminowania konkurencji; oraz

b) nadużywania pozycji dominującej mogącego wpływać na usługi transportu lotniczego, których punktem docelowym lub początkowym jest terytorium tej Strony.

11. Każda z Umawiających się Stron powierza wyłączne stosowanie przepisów o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym, o których mowa powyżej w ust. 10, swojemu niezależnemu organowi właściwemu w sprawach konkurencji lub swojemu sądowi.

12. Bez uszczerbku dla wszelkich środków przyjętych przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialny za egzekwowanie postanowień ust. 10, jeżeli jedna z Umawiających się Stron uzna, że przewoźnik lotniczy jest ofiarą domniemanego naruszenia

postanowień powyższego ust. 10 i że można taki stan rzeczy udowodnić, może skierować uwagi na piśmie do drugiej Umawiającej się Strony. Po poinformowaniu drugiej Umawiającej się Strony pierwsza Strona może również zwrócić się do właściwych organów publicznych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w szczególności do organów publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto jedna z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji w tej sprawie z drugą Umawiającą się Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje odbywają się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku. Przed przystąpieniem do konsultacji Umawiające się Strony dokonują wymiany informacji wystarczających, aby umożliwić dokładne zbadanie zastrzeżeń wyrażonych przez jedną ze Stron.

13. Jeżeli Umawiające się Strony nie dojdą do porozumienia w drodze konsultacji w terminie trzydziestu (30) dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia postanowień ust. 10, i pod warunkiem że organ lub sąd właściwy w sprawach konkurencji stwierdzi naruszenie przepisów o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym, Umawiająca się Strona, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, ma prawo zawiesić wykonywanie praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je, uchylając lub zawieszając, nakładając na korzystanie z tych praw warunki, które uzna za niezbędne, nakładając opłaty lub wprowadzając inne środki. Wszelkie środki przyjęte na podstawie niniejszego ustępu muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania.

ARTYKUŁ 8

Działalność handlowa

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego określonych w załączniku II część A.

Prowadzenie działalności gospodarczej

1. Umawiające się Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotymane przez podmioty gospodarcze zmniejszałyby korzyści, które powinna przynieść niniejsza Umowa. W związku z powyższym Umawiające się Strony muszą zaangażować się w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez podmioty gospodarcze obu Umawiających się Stron, jako że takie przeszkody mogą utrudniać prowadzenie działalności handlowej, zakłócać konkurencję lub spowalniać tworzenie równych warunków działania.

2. Wspólny Komitet, o którym mowa w art. 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy, opracowuje procedurę współpracy dotyczącą prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych, śledzi postępy w skutecznym usuwaniu przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez podmioty gospodarcze oraz regularnie dokonuje przeglądu sytuacji, w tym w obszarze zmian w przepisach ustawowych i wykonawczych. Zgodnie z postanowieniami art. 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy Umawiająca się Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu zbadania wszelkich kwestii dotyczących stosowania niniejszego artykułu.

Przedstawiciele przewoźników lotniczych

3. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mają prawo do otwierania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony biur i obiektów niezbędnych do świadczenia usług na podstawie niniejszej Umowy.

4. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony personelu handlowego i zarządzającego, pracowników działu sprzedaży, personelu technicznego i operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do wykonywania przewozów lotniczych. Obie Umawiające się Strony ułatwiają i przyspieszają wydawanie pozwoleń na pracę – o ile takowe są wymagane – pracownikom zatrudnionym w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w szczególności pracownikom wykonującym określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający dziewięćdziesięciu (90) dni, z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych. Przewoźnicy lotniczy obu Umawiających się Stron nie muszą posiadać partnera lokalnego.

Obsługa naziemna

5. a) Bez uszczerbku dla postanowień zawartych poniżej w lit. b), każdy przewoźnik lotniczy jednej z Umawiających się Stron posiada na terytorium drugiej Umawiającej się Strony:

(i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”);
lub

(ii) prawo wyboru – spośród konkurujących podmiotów –dostawców świadczących kompleksową lub częściową obsługę naziemną, w przypadku gdy przepisy ustawowe i wykonawcze każdej z Umawiających się Stron zapewniają takim dostawcom dostęp do rynku i w przypadku gdy tacy dostawcy są obecni na rynku.

b) Prawa określone w lit. a) ppkt (i) oraz (ii) podlegają wyłącznie określonym ograniczeniom w zakresie powierzchni lub przepustowości wynikającym z konieczności zapewnienia w pełni bezpiecznej eksploatacji portów lotniczych. W przypadku gdy ograniczenia takie

uniemożliwiają, utrudniają lub ograniczają własną obsługę naziemną, i przy braku skutecznej konkurencji pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, Umawiająca się Strona, której to dotyczy, zapewnia, aby wszelkie tego rodzaju usługi były udostępniane na równych i odpowiednich warunkach wszystkim przewoźnikom lotniczym; Stawki za takie usługi ustala się zgodnie ze stosownymi kryteriami, które są obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

6. Każdy dostawca usług obsługi naziemnej, niezależnie od tego, czy jest on przewoźnikiem lotniczym, ma prawo, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, świadczyć usługi obsługi naziemnej przewoźnikom lotniczym działającym w tym samym porcie lotniczym, za zezwoleniem i zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi.

Przydział czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

7. Każda z Umawiających się Stron zapewnia, aby jej procedury, wytyczne i przepisy dotyczące zarządzania przydziałem czasu na start lub lądowanie i mające zastosowanie w portach lotniczych na jej terytorium były stosowane w sposób niezależny, przejrzysty, efektywny i niedyskryminacyjny oraz by nie stanowiły przeszkody w dostępie do rynków.

Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

8. Umawiająca się Strona może wymagać powiadomienia, wyłącznie w celach informacyjnych, o planach operacyjnych, programach i rozkładach lotów dotyczących przewozów lotniczych wykonywanych na podstawie niniejszej Umowy. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron wymaga takiego powiadomienia, ogranicza ona do minimum obciążenie administracyjne dla pośredników w zakresie transportu lotniczego i przewoźników drugiej Umawiającej się Strony w związku z wymogami i procedurami dotyczącymi powiadamiania.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer środków pieniężnych

9. Każdy przewoźnik lotniczy każdej z Umawiających się Stron może prowadzić na terytorium drugiej Umawiającej się Strony sprzedaż przewozów lotniczych oraz usług dodatkowych związanych z tymi przewozami, na rachunek własny lub innego przewoźnika lotniczego, bezpośrednio lub, według swojego uznania, poprzez własnych agentów lub innych wyznaczonych przez siebie pośredników, przez internet lub przez dowolny inny dostępny kanał. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo do sprzedaży takich przewozów i usług, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymienialnych zgodnie z obowiązującym krajowym prawem dewizowym.

10. Przewoźnikom lotniczym każdej z Umawiających się Stron zezwala się na pokrywanie wydatków poniesionych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, a w szczególności – lecz nie wyłącznie – wydatków na zakup paliwa, w walucie miejscowej

lub w innej walucie wymienialnej zgodnie z obowiązującym krajowym prawem dewizowym i prawem handlu zagranicznego.

11. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać, na żądanie, wymiany na walutę wymienialną i przelewu, w dowolnej chwili i w dowolny sposób oraz do wybranego przez siebie kraju, wszelkich nadwyżek dochodów nad wydatkami lokalnymi, bez ograniczeń i opłat oraz po kursie wymiany obowiązującym w chwili złożenia polecenia przelewu.

Procedury administracyjne dotyczące wymiany i przelewu nadwyżek dochodów stosuje się zgodnie z obowiązującym prawem dewizowym każdej ze Stron. Wymiana i przelew nie podlegają żadnym opłatom, z wyjątkiem opłat zwykle pobieranych przez banki przy realizacji takiej wymiany i przelewu.

Porozumienia o współpracy handlowej

12. Przy wykonywaniu lub oferowaniu przewozów lotniczych na podstawie niniejszej Umowy każdy przewoźnik lotniczy jednej z Umawiających się Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii z:

- a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Umawiających się Stron; oraz
- b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz
- c) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami transportu powierzchniowego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa;

pod warunkiem że: (i) przewoźnik wykonujący przewóz posiada odpowiednie prawa przewozowe, (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie prawa do obsługi określonych tras oraz (iii) wspomniane porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień.

13. W przypadku przewozu osób w trakcie lotu wykonywanego w ramach porozumień o współpracy handlowej nabywcę informuje się – podczas sprzedaży biletu lotniczego lub przy odprawie, a najpóźniej przed wejściem na pokład, jeżeli dotyczy to lotu z przesiadką odbywającego się bez odprawy – o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

Usługi intermodalne

14. W odniesieniu do przewozu osób przewoźnicy transportu powierzchniowego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie z tego względu, że takie usługi transportu powierzchniowego są zapewniane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą.

15. Niezależnie od innych postanowień niniejszej Umowy zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych

Umawiających się Stron na wykorzystywanie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym wszelkich środków transportu powierzchniowego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Umawiających się Stron lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich uznanych na szczeblu międzynarodowym portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, włącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest transportem powierzchniowym czy drogą lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i infrastrukturę celną w portach lotniczych. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu powierzchniowego we własnym zakresie lub powierzać ich wykonanie innym przewoźnikom transportu powierzchniowego, w tym innym przewoźnikom lotniczym i pośrednim dostawcom usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą transport lotniczy i powierzchniowy, pod warunkiem że nadawcy nie są wprowadzani w błąd co do charakteru i warunków takiego przewozu.

Franczyza i oznaczanie marką

16. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, którejkolwiek Umawiającej się Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenia i spełniają warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień, a w szczególności w przepisach zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego zapewniającego przewóz.

Dzierżawa

17. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mogą zawierać umowy dzierżawy statków powietrznych z załogą lub bez załogi w celu wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych z:

a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym Umawiających się Stron; oraz

b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego;

pod warunkiem że wszystkie strony takich umów posiadają odpowiednie zezwolenia i spełniają warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich umów. Żadna z Umawiających się Stron nie wymaga od przewoźnika lotniczego, który oddaje w dzierżawę statki powietrzne, aby posiadał prawa przewozowe na mocy niniejszej Umowy na trasach, na których te statki powietrzne będą eksploatowane. Umawiające się Strony mogą wymagać, aby wspomniane umowy zostały zatwierdzone przez ich właściwe władze. Jeżeli Umawiająca się Strona wymaga takiego zatwierdzenia, na zasadzie niedyskryminacji, ogranicza ona do minimum

obciążenie administracyjne dla przewoźników lotniczych wynikające z procedur zatwierdzenia.

ARTYKUŁ 9

Należności celne i podatki

1. Po przybyciu na terytorium jednej z Umawiających się Stron statki powietrzne eksploatowane w celu wykonania międzynarodowego przewozu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (w szczególności żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż pasażerom lub do wykorzystania przez nich podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykonującego międzynarodowy przewóz lotniczy, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków majątkowych i kapitałowych, opłat celnych i podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są: a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, lub przez Unię Europejską, oraz b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że wspomniane wyposażenie i zaopatrzenie pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony wykonującego międzynarodowy przewóz lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium;

b) sprzęt naziemny i części zamienne (w szczególności silniki), wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony wykonującego międzynarodowy przewóz lotniczy;

c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony wykonującego międzynarodowy przewóz lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium;

d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej z Umawiających się Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się

Strony wykonującego międzynarodowy przewóz lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium; oraz

e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Niezależnie od jakiegokolwiek innego postanowienia stanowiącego inaczej żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia żadnej z Umawiających się Stron nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania przez statek powietrzny przewoźnika lotniczego obsługującego połączenie między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. Normalne wyposażenie statków powietrznych, a także materiały, zapasy i części zamienne, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, przechowywane zazwyczaj na pokładzie statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron, mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za uprzednią zgodą władz celnych tej Umawiającej się Strony oraz mogą pozostawać pod nadzorem lub kontrolą wspomnianych władz do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia zgodnie z obowiązującymi przepisami celnymi obu Umawiających się Stron.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w przypadku, gdy przewoźnicy lotniczy jednej z Umawiających się Stron zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który korzysta z podobnych zwolnień udzielonych przez drugą Umawiającą się Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony przedmiotów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia żadnej z Umawiających się Stron nakładania podatków, ceł, opłat i obciążeń na produkty sprzedawane w innych celach niż do zużycia na pokładzie statku powietrznego podczas odcinka przewozu lotniczego między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Bagaże i towary przewożone w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej z Umawiających się Stron są zwolnione z podatków, należności celnych oraz innych podobnych opłat i należności, które nie są związane z kosztami świadczonej usługi.

8. W odniesieniu do wyposażenia i zapasów, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, można wymagać umieszczenia ich pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych władz.

9. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na system podatku od wartości dodanej (VAT), z wyjątkiem takiego podatku od przywozu towarów.

10. Niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich konwencji obowiązujących między państwem członkowskim UE a Tunezją w celu unikania podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

ARTYKUŁ 10

Oplaty od użytkownika

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego określonych w załączniku II część A.

2. Każda z Umawiających się Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i kontroli ruchu lotniczego, były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakimukolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. Każda z Umawiających się Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony z tytułu korzystania z urządzeń i usług portów lotniczych, z ochrony lotnictwa oraz z innych powiązanych urządzeń i usług, z wyjątkiem opłat pobieranych za świadczenie usług opisanych w art. 8 (Działalność handlowa) ust. 5 niniejszej Umowy, były sprawiedliwe, uzasadnione i wolne od niesprawiedliwej dyskryminacji, aby nie wprowadzały dyskryminacji ze względu na przynależność państwową i były równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Bez uszczerbku dla art. 15 ust. 1 (Zarządzanie ruchem lotniczym) opłaty te mogą odzwierciedlać całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i usług portów lotniczych oraz ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub w ramach danego systemu portów lotniczych, ale nie mogą przekraczać tych kosztów. Powyższe opłaty od użytkownika mogą uwzględniać odpowiednią stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Obiekty i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakimukolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu w momencie ustalania tych opłat.

4. Każda z Umawiających się Stron wymaga od właściwych władz lub podmiotów nakładających opłaty na jej terytorium i od przewoźników lotniczych korzystających z jej usług i obiektów podjęcia konsultacji i wymiany informacji niezbędnych do dokładnego zbadania zasadności opłat od użytkownika zgodnie z zasadami określonymi w ust. 2 i 3

niniejszego artykułu. Każda z Umawiających się Stron zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian w opłatach od użytkownika, tak by umożliwić użytkownikom wyrażenie opinii i przedstawienie uwag.

ARTYKUŁ 11

Taryfy lotnicze i stawki lotnicze

1. Umawiające się Strony zezwalają na swobodne ustalanie taryf lotniczych i stawek lotniczych przez przewoźników lotniczych Umawiających się Stron w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.
2. Każda z Umawiających się Stron może wymagać, na zasadzie niedyskryminacyjnej, aby przewoźnicy lotniczy obydwu Umawiających się Stron zgłaszali jej właściwym władzom, w uproszczonej formie i wyłącznie do celów informacyjnych, proponowane ceny za przewozy rozpoczynające się na jej terytorium. Takiego zgłoszenia można żądać od przewoźników lotniczych najwcześniej w chwili pierwotnego ogłoszenia taryf lotniczych i stawek lotniczych.
3. Właściwe władze mogą prowadzić dyskusje w celu omówienia takich spraw jak wymogi i procedury dotyczące zgłaszania taryf lotniczych i stawek lotniczych, jak również niesprawiedliwy, nieuzasadniony, dyskryminacyjny lub subwencjonowany charakter cen.

ARTYKUŁ 12

Dane statystyczne

1. Każda z Umawiających się Stron przekazuje drugiej Umawiającej się Stronie, na zasadzie niedyskryminacyjnej, dostępne dane statystyczne dotyczące przewozów lotniczych wykonywanych w ramach niniejszej Umowy, wymagane zgodnie z odpowiednimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi obu Umawiających się Stron oraz takie, których można w uzasadniony sposób żądać.
2. Umawiające się Strony współpracują ze sobą, w szczególności w ramach Wspólnego Komitetu powołanego na mocy art. 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy, w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych wykonywanych w ramach niniejszej Umowy.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

ARTYKUŁ 13

Bezpieczeństwo lotnicze

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego określonych w załączniku II część B.
2. Do celów wykonywania przewozów lotniczych objętych niniejszą Umową właściwe władze Umawiających się Stron uznają ważność świadectw zdatności do lotu, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych lub uznanych za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę i pozostających w mocy, pod warunkiem że wymogi regulujące wydawanie lub uznawanie za ważne tych świadectw i licencji są co najmniej równoważne minimalnym normom, jakie mogą zostać ustanowione na podstawie Konwencji. Właściwe władze mogą jednakże, w związku z przelotem nad ich terytorium, odmówić uznania ważności świadectw kwalifikacji i licencji wydanych ich obywatelom przez władze drugiej Umawiającej się Strony lub uznanych przez te władze za ważne.
3. Umawiające się Strony mogą w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji na temat norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę.
4. Umawiające się Strony zapewniają, aby statki powietrzne jednej z Umawiających się Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych zgodnie z Konwencją, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, podlegały inspekcjom na płycie przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie i wokół statku powietrznego, w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego i jego załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.
5. Właściwe władze każdej z Umawiających się Stron mogą wprowadzać wszelkie odpowiednie i natychmiastowe środki, jeżeli mają uzasadnione powody, by sądzić, że:
 - a) statek powietrzny, produkt lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji lub wymogów regulacyjnych, o których mowa w części B załącznika II do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku;
 - b) istnieją poważne obawy, iż statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego mogą nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji lub wymogów

regulacyjnych, o których mowa w części B załącznika II do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku; lub

c) istnieją poważne obawy, iż minimalne normy ustanowione na podstawie Konwencji lub wymogi regulacyjne, o których mowa w części B załącznika II do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku, mogą nie być utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane.

6. W przypadku gdy właściwe władze jednej z Umawiających się Stron postanawiają wprowadzić środki na podstawie ust. 5, niezwłocznie informują o tym właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, podając uzasadnienie swojej decyzji.

7. Wszelkie środki wprowadzone przez jedną z Umawiających się Stron zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu uchyla się z chwilą, gdy powód ich wprowadzenia przestaje istnieć.

8. Jeżeli nie zaprzestano stosowania środków wprowadzonych w zastosowaniu ust. 5, mimo że ustały przesłanki ich wprowadzenia, Umawiające się Strony mogą skierować sprawę do Wspólnego Komitetu.

ARTYKUŁ 14

Ochrona lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego wyszczególnionych w załączniku II część C.

2. Z pełnym uwzględnieniem i wzajemnym poszanowaniem swojej suwerenności Umawiające się Strony mogą uzgodnić przeprowadzenie przez jedną z Umawiających się Stron wizytacji w porcie lotniczym lub portach lotniczych drugiej Umawiającej się Strony w związku ze stosowanymi w tych portach środkami ochrony lotnictwa. Umawiające się Strony wprowadzają niezbędne mechanizmy w celu zapewnienia wymiany informacji o wynikach tych wizytacji.

3. Umawiające się Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu dnia 1 marca 1991 r., w zakresie, w jakim obie Umawiające się Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów

dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły obie Umawiające się Strony.

4. Na żądanie Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz obiektów i służb żeglugi powietrznej, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

5. Umawiające się Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz – w zakresie, w jakim je stosują – z zalecanymi metodami postępowania ustanowionymi przez ICAO i oznaczonymi jako załączniki do konwencji chicagowskiej, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy mają zastosowanie do Umawiających się Stron. Umawiające się Strony nakładają na użytkowników zarejestrowanych przez nie statków powietrznych lub na użytkowników statków powietrznych, którzy mają główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

6. Każda z Umawiających się Stron zapewnia stosowanie na swoim terytorium skutecznych środków mających na celu ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, obejmujących, lecz nieograniczających się do prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, sprawdzania i kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami, w tym załogi, oraz przewożonych przez nie przedmiotów, sprawdzania i kontroli bezpieczeństwa ładunku, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się odpowiednio do zwiększonego zagrożenia dla ochrony lotnictwa. Każda z Umawiających się Stron wyraża zgodę na to, aby jej użytkownicy statków powietrznych mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, oraz innych przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, których przestrzegania druga Umawiająca się Strona wymaga przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim.

7. Z pełnym uwzględnieniem i wzajemnym poszanowaniem swojej suwerenności każda z Umawiających się Stron może przyjąć środki ochrony dotyczące wjazdu na swoje terytorium, jak również pilne środki w celu zapobieżenia określonemu zagrożeniu dla ochrony, o których to środkach należy niezwłocznie powiadomić drugą Umawiającą się Stronę. Każda z Umawiających się Stron rozpatruje przychylnie wszelkie wnioski drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia, a pierwsza Umawiająca się Strona uwzględnia środki ochrony już stosowane przez drugą Umawiającą się Stronę oraz opinie wyrażone przez drugą Umawiającą się Stronę w tym zakresie. Każda z Umawiających się Stron uznaje jednak, że żadne z postanowień niniejszego artykułu nie ogranicza możliwości odmowy przez jedną z Umawiających się Stron dopuszczenia na swoje terytorium wszelkich lotów, co do których

uważa ona, że stanowią one zagrożenie dla ochrony. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nagłych przypadkach, każda z Umawiających się Stron informuje z wyprzedzeniem drugą Umawiającą się Stronę o wszelkich specjalnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na przewozy lotnicze przewidziane w niniejszej Umowie. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków ochrony, zgodnie z art. 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

8. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych aktów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych lub obiektów i służb żeglugi powietrznej Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne położenie kresu takiemu aktowi lub groźbie zaistnienia aktu.

9. Każda z Umawiających się Stron wprowadza wszelkie środki, które uzna za możliwe do wykonania, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny, który był przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych aktów bezprawnej ingerencji, znajdujący się na ziemi na jej terytorium, został zatrzymany, chyba że odlot tego statku powietrznego stał się konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Tam, gdzie jest to możliwe, wspomniane środki wprowadza się na podstawie wzajemnych konsultacji.

10. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Umawiająca się Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, ta Umawiająca się Strona składa wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną.

11. Bez uszczerbku dla postanowień art. 4 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy niemożność osiągnięcia satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od dnia złożenia wspomnianego wniosku stanowi podstawę do odmowy udzielenia, cofnięcia lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych tej drugiej Umawiającej się Strony, lub też obwarowania zezwolenia stosownymi warunkami.

12. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia Umawiająca się Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem terminu piętnastu (15) dni, o którym mowa w ust. 11 niniejszego artykułu.

13. Wszelkie działania podjęte na podstawie ust. 11 niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą spełnienia przez drugą Stronę wszystkich postanowień niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego wyszczególnionych w części D załącznika II do niniejszej Umowy, a w dziedzinach nieobjętych ramami regulacyjnymi Unii Europejskiej – procedur ICAO dotyczących służb żeglugi powietrznej, w warunkach wskazanych poniżej.

2. Umawiające się Strony zobowiązują się do jak najściślejszej współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Tunezję, co umożliwi poprawę obecnych norm bezpieczeństwa i ogólnej efektywności operacji ruchu lotniczego w Europie, a także optymalizację zdolności przewozowych i minimalizację opóźnień. W tym celu Tunezja zaangażuje się w prace Komitetu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w charakterze obserwatora. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.

3. Mając na względzie osiągnięcie na swoich terytoriach celów, których realizację ma umożliwić jednolita europejska przestrzeń powietrzna:

a) Tunezja podejmuje niezbędne działania w celu przystosowania swoich służb żeglugi powietrznej oraz swoich struktur instytucjonalnych i nadzorczych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego;

b) Tunezja ustanawia w szczególności odpowiedni krajowy organ nadzoru, który jest co najmniej funkcjonalnie niezależny od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;

c) Unia Europejska włącza Tunezję do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w związku z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną, w szczególności poprzez:

- (i) współpracę z Tunezją w odniesieniu do funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub włączenie jej w ten blok;
- (ii) uczestnictwo w funkcjach sieciowych jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, a w szczególności w wymianie danych dotyczących przepływów ruchu;
- (iii) dostosowanie do planów wdrożenia projektu SESAR;
- (iv) wzmocnienie interoperacyjności; oraz

d) Umawiające się Strony współpracują w zakresie stosowanego przez Unię Europejską systemu skuteczności działania w celu optymalizacji ogólnej efektywności lotów, zmniejszenia kosztów oraz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości istniejących systemów. Współpraca ta ma dotyczyć w szczególności narzędzi służących do monitorowania wskaźników skuteczności działania oraz stosowania narzędzi wykorzystywanych do zarządzania przestrzenią powietrzną i jej projektowania.

ARTYKUŁ 16

Ochrona środowiska

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego wyszczególnionych w załączniku II część E.
2. Umawiające się Strony zgadzają się co do konieczności ochrony środowiska poprzez wspieranie zrównoważonego rozwoju lotnictwa. Umawiające się Strony zamierzają współpracować w celu określenia zagrożeń związanych z wpływem lotnictwa na środowisko.
3. Umawiające się Strony uznają znaczenie współpracy z myślą o zbadaniu i zminimalizowaniu wpływu lotnictwa na środowisko zgodnie z celami niniejszej Umowy.
4. Umawiające się Strony uznają znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, a tym samym przeciwdziałania związanym z lotnictwem emisjom gazów cieplarnianych, zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym. Umawiające się Strony postanawiają rozwijać współpracę w tym zakresie, również dzięki odpowiednim umowom wielostronnym, a w szczególności wspierać wdrożenie kompleksowych środków rynkowych, które uzgodniono podczas 39. Zgromadzenia ICAO, oraz stosowanie mechanizmu zrównoważonego rozwoju ustanowionego na mocy art. 6 ust. 4 porozumienia paryskiego zawartego na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, w celu opracowania międzynarodowych kompleksowych środków rynkowych służących redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa oraz rozpatrzenia wszelkich innych kwestii, o których mowa we wspomnianym art. 6, będących przedmiotem szczególnego zainteresowania w związku z emisjami powodowanymi przez lotnictwo międzynarodowe.
5. Umawiające się Strony zobowiązują się do wymiany informacji i prowadzenia regularnego dialogu między ekspertami w celu zacieśnienia współpracy służącej ograniczeniu wpływu lotnictwa na środowisko, obejmującej:
 - a) badania i rozwój w zakresie przyjaznych dla środowiska technologii lotniczych;
 - b) innowacje w zakresie zarządzania ruchem lotniczym służące ograniczeniu wpływu lotnictwa na środowisko;
 - c) badania i rozwój w zakresie nowych zrównoważonych paliw w lotnictwie;
 - d) wymianę poglądów dotyczących kwestii związanych z wpływem lotnictwa na środowisko i redukcją emisji powodowanych przez sektor lotnictwa i mających wpływ na klimat; oraz
 - e) tłumienie i monitorowanie hałasu w celu ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko.

6. Umawiające się Strony zobowiązują się również, z poszanowaniem ich praw i obowiązków wynikających z wielostronnych zobowiązań dotyczących środowiska, do skutecznego zacieśniania współpracy, zwłaszcza finansowej i technologicznej, dotyczącej środków na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa międzynarodowego.

7. Umawiające się Strony uznają konieczność wprowadzenia odpowiednich środków w celu zapobiegania oddziaływaniu lotnictwa na środowisko lub niwelowania skutków takiego oddziaływania, pod warunkiem że środki te są w pełni zgodne z ich prawami i obowiązkami wynikającymi z prawa międzynarodowego.

ARTYKUŁ 17

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

Umawiające się Strony potwierdzają swoje zobowiązania wynikające z konwencji międzynarodowych ratyfikowanych przez obie Umawiające się Strony.

ARTYKUŁ 18

Ochrona konsumentów

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego wyszczególnionych w załączniku II część F.

ARTYKUŁ 19

Aspekty społeczne

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego wyszczególnionych w załączniku II część G.

2. Umawiające się Strony uznają znaczenie badania wpływu niniejszej Umowy na pracowników, zatrudnienie i warunki pracy. Umawiające się Strony zobowiązują się do współpracy w kwestiach zatrudnienia wynikających z niniejszej Umowy, w szczególności

w odniesieniu do wpływu wywieranego przez Umowę na zatrudnienie, prawa podstawowe w środowisku pracy, warunki pracy, ochronę socjalną i dialog społeczny.

3. Poprzez swoje przepisy ustawowe i wykonawcze oraz stosowane praktyki Umawiające się Strony wspierają wysoki poziom ochrony socjalnej i ochrony zatrudnienia w sektorze lotnictwa cywilnego.

4. Umawiające się Strony uznają znaczenie korzyści płynących ze znacznej przewagi gospodarczej, jaką daje istnienie otwartych i konkurencyjnych rynków w połączeniu z wysokimi normami pracy dla pracowników. Umawiające się Strony wprowadzają w życie niniejszą Umowę w sposób sprzyjający przestrzeganiu wysokich norm pracy, niezależnie od statusu własnościowego lub charakteru danych przewoźników lotniczych, oraz tak, aby zapewnić, by prawa i zasady określone w odpowiednich przepisach Umawiających się Stron nie były naruszane, lecz skutecznie wdrażane.

5. Umawiające się Strony zobowiązują się do propagowania i skutecznego wdrażania, poprzez swoje przepisy i praktyki, podstawowych norm pracy uznanych na szczeblu międzynarodowym, zawartych w podstawowych konwencjach Międzynarodowej Organizacji Pracy ratyfikowanych przez Tunezję i państwa członkowskie UE.

6. Umawiające się Strony zobowiązują się również do propagowania innych uznanych na szczeblu międzynarodowym i mających znaczenie dla sektora lotnictwa cywilnego norm i porozumień w sprawach socjalnych i pracowniczych oraz do ich skutecznego wdrażania i stosowania w ramach swojego prawa krajowego.

7. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu zbadania tych kwestii związanych z zatrudnieniem, które uzna za istotne.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

ARTYKUŁ 20

Wykładnia i wykonanie

1. Umawiające się Strony wprowadzają wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, aby zapewnić wykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy, i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Każda z Umawiających się Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy.

3. Każda z Umawiających się Stron przekazuje drugiej Umawiającej się Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela jej pomocy, z zastrzeżeniem mających zastosowanie

przepisów ustawowych i wykonawczych danej Umawiającej się Strony, w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń, prowadzonych przez drugą Umawiającą się Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

4. W każdym przypadku, gdy Umawiające się Strony działają w ramach uprawnień przyznanych na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają znaczenie dla drugiej Umawiającej się Strony i które dotyczą władz lub przedsiębiorstw drugiej Umawiającej się Strony, właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii, zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

ARTYKUŁ 21

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się komitet składający się z przedstawicieli Umawiających się Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i jej właściwe wprowadzenie w życie. W tym celu komitet ten wydaje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach przewidzianych w niniejszej Umowie.

2. Wspólny Komitet prowadzi swoje prace i przyjmuje decyzje na zasadzie konsensusu. Decyzje przyjęte przez Wspólny Komitet są wiążące dla Umawiających się Stron.

3. Wspólny Komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.

4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb i przynajmniej raz w roku. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu.

5. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z wykładnią lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie musi rozpocząć się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż w ciągu dwóch (2) miesięcy od daty otrzymania wniosku, chyba że Umawiające się Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu właściwego wprowadzenia w życie niniejszej Umowy Umawiające się Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej z Umawiających się Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Wspólny Komitet zatwierdza w drodze decyzji przeprowadzoną przez Unię Europejską ocenę wdrożenia i stosowania przez Tunezję wymogów regulacyjnych i norm określonych w przepisach Unii Europejskiej, o których mowa w pkt 1 załącznika I do niniejszej Umowy (postanowienia przejściowe).

8. Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z inwestowaniem w przewoźników lotniczych Umawiających się Stron oraz zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Umawiających się Stron.

9. Wspólny Komitet rozwija również współpracę, w szczególności – lecz nie wyłącznie – poprzez:

a) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze objęte zakresem niniejszej Umowy;

b) odpowiadanie, w celu zapewnienia skutecznego rozwiązania, na pytania związane z przeszkodami dla działalności gospodarczej i możliwości handlowych, o których mowa w art. 8 (Działalność handlowa) niniejszej Umowy, które to przeszkody mogą w szczególności utrudniać dostęp do rynku i sprawne funkcjonowanie przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy – z myślą o zapewnieniu uczciwej konkurencji i zbliżenia przepisów oraz zmniejszeniu ograniczeń regulacyjnych dotyczących wykonywania przewozów lotniczych;

c) wymianę informacji, w tym informacji dotyczących zmian w przepisach ustawowych i wykonawczych oraz w polityce odpowiednich Umawiających się Stron, które to informacje mogą mieć wpływ na przewozy lotnicze;

d) analizowanie dziedzin, które mogą kwalifikować się do objęcia niniejszą Umową, w szczególności w drodze zaleceń dotyczących ewentualnych zmian w niniejszej Umowie lub warunków i procedur przystąpienia innych Stron do niniejszej Umowy;

e) badanie ogólnych kwestii związanych z inwestycjami, strukturą własności i kontrolą;

f) rozwój współpracy regulacyjnej i obustronne zaangażowanie na rzecz wzajemnego uznania oraz zbliżenia przepisów i środków;

g) zachęcanie do konsultacji, w stosownych przypadkach, w sprawach związanych z transportem lotniczym rozpatrywanych przez organizacje międzynarodowe, w stosunkach z państwami trzecimi i w ramach umów wielostronnych, zwłaszcza w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;

h) ułatwianie wymiany informacji statystycznych między Umawiającymi się Stronami w celu śledzenia rozwoju przewozów lotniczych wykonywanych w ramach niniejszej Umowy; oraz

i) badanie społecznych skutków stosowania niniejszej Umowy i przedstawianie stosownych odpowiedzi na obawy uznane za uzasadnione.

10. Jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przekazanej mu sprawy w ciągu sześciu (6) miesięcy od dnia jej wniesienia, Umawiające się Strony mogą wprowadzić odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na podstawie artykułu 23 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

11. Niniejsza Umowa nie wyklucza współpracy i rozmów między właściwymi władzami Umawiających się Stron poza Wspólnym Komitetem, w tym w dziedzinach ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, zarządzania ruchem lotniczym, infrastruktury portów lotniczych, konkurencji i ochrony konsumentów. Umawiające się Strony informują Wspólny Komitet

o wynikach takiej współpracy i rozmów, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 22

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Każdy spór dotyczący stosowania lub wykładni niniejszej Umowy, z wyjątkiem kwestii wchodzących w zakres art. 7 (Uczciwa konkurencja) niniejszej Umowy, który nie został rozstrzygnięty na posiedzeniu Wspólnego Komitetu, można przedłożyć do rozstrzygnięcia dowolnej osobie lub dowolnemu organowi za porozumieniem Umawiających się Stron. W przypadku braku porozumienia między Umawiającymi się Stronami spór, na wniosek jednej z nich, kieruje się do arbitrażu zgodnie z procedurami określonymi w niniejszym artykule.

2. Wniosek o arbitraż kieruje się na piśmie do drugiej Umawiającej się Strony. Skarżąca Umawiająca się Strona wskazuje we wniosku sporny środek i wyjaśnia powody, dla których uważa go za niezgodny z postanowieniami niniejszej Umowy, w sposób wystarczający do jasnego określenia podstawy prawnej skargi.

3. O ile Umawiające się Strony nie uzgodnią inaczej, rozstrzygnięcia w trybie arbitrażu dokonuje trybunał arbitrażowy, w skład którego wchodzi trzech arbitrów i który powołuje się w następujący sposób:

a) w terminie dwudziestu (20) dni od daty otrzymania wniosku o arbitraż każda z Umawiających się Stron wyznacza jednego arbitra. W terminie trzydziestu (30) dni od wyznaczenia tych dwóch arbitrów wyznaczają oni za obopólną zgodą trzeciego arbitra, który sprawuje funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;

b) jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie jest w stanie mianować arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony zgodnie z lit. a) niniejszego ustępu, każda z Umawiających się Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku, w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania tego wniosku. Jeżeli przewodniczący Rady ICAO jest obywatelem Tunezji lub jednego z państw członkowskich, nominacji dokonuje najwyższy rangą zastępca przewodniczącego tej Rady, który nie jest z tego powodu również wyłączony.

4. Datą powołania trybunału arbitrażowego jest dzień, w którym ostatni z trzech arbitrów przyjmuje nominację.

5. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron wystąpi z takim wnioskiem, trybunał arbitrażowy orzeka w terminie dziesięciu (10) dni od daty jego powołania, czy uznaje daną sprawę za pilną.

6. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Umawiającej się Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał arbitrażowy ostatecznej decyzji.

7. Trybunał arbitrażowy doręcza Umawiającym się Stronom wstępne sprawozdanie przedstawiające ustalenia faktyczne, możliwość zastosowania odpowiednich postanowień oraz ogólne uzasadnienie każdego z ustaleń i zaleceń, nie później niż w ciągu dziewięćdziesięciu (90) dni od daty jego powołania. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału arbitrażowego powiadamia o tym na piśmie Umawiające się Strony, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin przedłożenia przez trybunał arbitrażowy wstępnego sprawozdania. W żadnym przypadku wstępne sprawozdanie nie może zostać doręczone później niż po upływie stu dwudziestu (120) dni od daty powołania trybunału arbitrażowego.

8. Umawiająca się Strona może w terminie czternastu (14) dni od doręczenia wstępnego sprawozdania wystąpić do trybunału arbitrażowego z pisemnym wnioskiem o dokonanie przeglądu określonych kwestii poruszonych w tym sprawozdaniu.

9. W pilnych przypadkach trybunał arbitrażowy dokłada wszelkich starań, aby przedłożyć wstępne sprawozdanie w ciągu czterdziestu pięciu (45) dni, a w każdym razie nie później niż w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty jego powołania. Umawiająca się Strona może w terminie siedmiu (7) dni od doręczenia wstępnego sprawozdania wystąpić do trybunału arbitrażowego z pisemnym wnioskiem o dokonanie przeglądu ściśle określonych kwestii poruszonych w tym sprawozdaniu.

10. Po rozważeniu wszelkich pisemnych uwag dotyczących wstępnego sprawozdania przedstawionych przez Umawiające się Strony trybunał arbitrażowy może zmienić swoje sprawozdanie oraz przeprowadzić wszelkie dalsze badania, jakie uzna za stosowne. Ustalenia zawarte w ostatecznej decyzji muszą zawierać wystarczającą analizę argumentów przedstawionych na etapie wstępnego przeglądu oraz jasno odpowiadać na pytania i uwagi Umawiających się Stron.

11. Trybunał arbitrażowy doręcza Umawiającym się Stronom ostateczną decyzję w terminie stu dwudziestu (120) dni od daty jego powołania. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału arbitrażowego powiadamia o tym na piśmie Umawiające się Strony, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin ogłoszenia przez trybunał arbitrażowy ostatecznej decyzji. W żadnym przypadku ostateczna decyzja nie może zostać doręczona później niż po upływie stu pięćdziesięciu (150) dni od daty powołania trybunału arbitrażowego.

12. W pilnych przypadkach trybunał arbitrażowy dokłada starań, aby wydać ostateczną decyzję w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty jego powołania. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału arbitrażowego powiadamia o tym na piśmie Umawiające się Strony, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin ogłoszenia przez trybunał arbitrażowy ostatecznej

decyzji. W żadnym przypadku ostateczna decyzja nie może zostać wydana później niż po upływie siedemdziesięciu pięciu (75) dni od daty powołania trybunału arbitrażowego.

13. Umawiające się Strony mogą składać wnioski o wyjaśnienie ostatecznej decyzji w terminie dziesięciu (10) dni od daty jej doręczenia; wszelkich wyjaśnień udziela się w terminie piętnastu (15) dni od daty otrzymania wniosku.

14. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że doszło do naruszenia niniejszej Umowy i że odpowiadająca za to Umawiająca się Strona nie stosuje się do ostatecznej decyzji trybunału lub nie doszła do porozumienia z drugą Umawiającą się Stroną co do obopólnie zadowalającego rozwiązania w terminie czterdziestu (40) dni od doręczenia ostatecznej decyzji trybunału, druga Umawiająca się Strona może zawiesić stosowanie porównywalnych korzyści wynikających z niniejszej Umowy lub zawiesić częściowo bądź, w stosownym przypadku, całkowicie wprowadzanie w życie niniejszej Umowy, dopóki Umawiająca się Strona odpowiadająca za naruszenie nie zastosuje się do ostatecznej decyzji trybunału lub dopóki Umawiające się Strony nie dojdą do porozumienia co do obopólnie zadowalającego rozwiązania.

ARTYKUŁ 23

Środki zabezpieczające

1. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa, że druga Umawiająca się Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest absolutnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

2. Umawiająca się Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Umawiającą się Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie stosowne informacje.

3. Umawiające się Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia obopólnie zadowalającego rozwiązania.

4. Nie naruszając postanowień art. 3 ust. 1 lit. c) (Zezwolenie eksploatacyjne) i art. 4 ust. 1 lit. d) (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, dana Umawiająca się Strona nie stosuje żadnych środków zabezpieczających przed upływem terminu jednego miesiąca od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, chyba że procedura konsultacji, o której mowa w ust. 3, została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

5. Odnosna Umawiająca się Strona niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach i przekazuje wszelkie stosowne informacje.

6. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą, gdy Umawiająca się Strona niewypelniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 24

Związek z innymi umowami

1. Niniejsza Umowa jest nadrzędna w stosunku do odpowiednich postanowień umów i porozumień zawartych przez Umawiające się Strony, obowiązujących w chwili podpisania niniejszej Umowy, z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu.

2. Pod warunkiem że nie ma miejsca dyskryminacja przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej ze względu na ich przynależność państwową:

a) istniejące prawa przewozowe i korzystniejsze postanowienia lub traktowanie w zakresie statusu własnościowego, praw przewozowych, zdolności przewozowej, częstotliwości połączeń, rodzaju lub zmiany statków powietrznych, dzielenia oznaczeń linii oraz ustalania cen wynikające z umów lub porozumień zawartych przez Umawiające się Strony, obowiązujące w chwili podpisania niniejszej Umowy, nieobjęte niniejszą Umową lub korzystniejsze bądź bardziej elastyczne w zakresie swobody danych przewoźników lotniczych niż ma to miejsce w ramach niniejszej Umowy, mogą być w dalszym ciągu wykonywane;

b) spory między Umawiającymi się Stronami dotyczące tego, czy postanowienia lub traktowanie na podstawie umów lub porozumień zawartych przez Umawiające się Strony są korzystniejsze lub bardziej elastyczne, muszą być rozstrzygane w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów, o którym mowa w art. 22 (Rozstrzyganie sporów i arbitraż). Spory dotyczące ustalenia związku między odmiennymi postanowieniami i sposobami traktowania również muszą być rozstrzygane w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów, o którym mowa w art. 22.

3. Jeżeli Umawiające się Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję przyjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, a ta umowa bądź decyzja dotyczy spraw objętych niniejszą Umową, przeprowadzają w odpowiednim czasie konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy w celu ustalenia, czy niniejszą Umowę należy w związku z powyższym zmienić.

ARTYKUŁ 25

Dialog regionalny

Umawiające się Strony zobowiązują się prowadzić stały dialog w celu zapewnienia zgodności niniejszej Umowy z procesem barcelońskim oraz realizacji ostatecznego celu, jakim jest wspólny eurośródziemnomorski obszar lotniczy. W związku z tym, zgodnie z art. 21 ust. 9 (Wspólny Komitet), w ramach Wspólnego Komitetu analizowana jest możliwość

wzajemnego uzgadniania zmian w celu uwzględnienia innych eurośródziemnomorskich umów lotniczych.

ARTYKUŁ 26

Zmiany

1. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron pragnie zmienić postanowienia niniejszej Umowy, powiadamia o tym Wspólny Komitet.
2. Wszelkie zmiany w niniejszej Umowie mogą być uzgadniane przez Umawiające się Strony po przeprowadzeniu konsultacji zgodnie z art. 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy. Zmiany wchodzi w życie zgodnie z postanowieniami art. 30 (Wejście w życie) niniejszej Umowy.
3. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej z Umawiających się Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować na zasadzie konsensusu decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej Umowy.
4. Niniejsza Umowa nie narusza prawa żadnej z Umawiających się Stron, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy, do jednostronnego przyjmowania nowych przepisów lub wprowadzania zmian we własnych obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II do niniejszej Umowy.
5. Gdy jedna z Umawiających się Stron rozważa przyjęcie nowych przepisów lub wprowadzenie zmian we własnych obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II do niniejszej Umowy, informuje o tym drugą Umawiającą się Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron może odbyć się wymiana poglądów we Wspólnym Komitecie.
6. Z chwilą gdy jedna z Umawiających się Stron przyjmuje nowe przepisy lub wprowadza zmiany we własnych obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II do niniejszej Umowy, które to nowe przepisy lub zmiany w obowiązujących przepisach mogłyby mieć wpływ na należyte funkcjonowanie niniejszej Umowy, powiadamia ona o tym drugą Umawiającą się Stronę nie później niż w ciągu trzydziestu (30) dni od przyjęcia takich przepisów lub wprowadzenia takich zmian. Na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu (60) dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków przyjęcia takich przepisów lub wprowadzenia takich zmian dla należytego funkcjonowania niniejszej umowy.
7. W wyniku wymiany poglądów, o której mowa powyżej w ust. 6, Wspólny Komitet:

- a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik II do niniejszej Umowy w celu ujęcia w nim, w stosownych przypadkach na zasadzie wzajemności, nowych przepisów lub zmian wprowadzonych w danych przepisach;
- b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe przepisy lub odnośne zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub
- c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie w celu zapewnienia należytego funkcjonowania niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 27

Wypowiedzenie

Każda z Umawiających się Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Umawiającą się Stronę drogą dyplomatyczną o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO i do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który jest w toku po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu Umowy, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za obopólną zgodą Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 28

Rejestracja umowy

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej – po ich wejściu w życie – rejestruje się w ICAO, zgodnie z artykułem 83 Konwencji, i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 29

Przystąpienie nowych państw członkowskich do Unii Europejskiej

1. Państwa, które stają się państwami członkowskimi Unii Europejskiej po dacie podpisania niniejszej Umowy, mogą do niniejszej Umowy przystąpić.
2. Przystąpienie do niniejszej Umowy przez państwo członkowskie Unii Europejskiej dokonuje się poprzez złożenie aktu przystąpienia w Sekretariacie Generalnym Rady UE, który powiadamia Strony i Komisję Europejską o złożeniu aktu przystąpienia i o dacie jego złożenia. Przystąpienie staje się skuteczne po upływie 30 dni od daty złożenia aktu przystąpienia.

3. Art. 24 ust. 1 i 2 niniejszej Umowy stosuje się odpowiednio do umów i porozumień obowiązujących w chwili przystąpienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej do Umowy.

ARTYKUŁ 30

Wejście w życie

Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty przekazanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. Do celów tej wymiany Tunezja przekazuje Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Tunezji notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne do wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

W dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w [...] dnia [...] r. w dwóch egzemplarzach w języku angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim oraz w języku arabskim, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.

W imieniu Republiki Tunezyjskiej

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Królestwa Belgii

W imieniu Republiki Bułgarii

W imieniu Republiki Czeskiej

W imieniu Królestwa Danii

W imieniu Republiki Federalnej Niemiec

W imieniu Republiki Estońskiej

W imieniu Irlandii

W imieniu Republiki Greckiej

W imieniu Królestwa Hiszpanii

Luksemburga

W imieniu Republiki Francuskiej

W imieniu Republiki Chorwacji

W imieniu Republiki Włoskiej

W imieniu Republiki Cypryjskiej

W imieniu Republiki Łotewskiej

W imieniu Republiki Litewskiej

W imieniu Wielkiego Księstwa

W imieniu Węgier

W imieniu Malty

W imieniu Królestwa Niderlandów

W imieniu Republiki Austrii

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

W imieniu Republiki Portugalskiej

W imieniu Rumunii

W imieniu Republiki Słowenii

W imieniu Republiki Słowackiej

W imieniu Republiki Finlandii

W imieniu Królestwa Szwecji

ZAŁĄCZNIK I

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Wdrożenie i stosowanie przez Tunezję wymogów regulacyjnych i norm, które są określone w przepisach Unii Europejskiej w dziedzinie transportu lotniczego wskazanych w załączniku II do niniejszej Umowy, poddaje się ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej z upływem dwóch (2) lat od wejścia w życie niniejszej Umowy.

2. Stopniowe postępy Tunezji we wdrażaniu wymogów regulacyjnych i norm, które są określone w przepisach Unii Europejskiej w dziedzinie transportu lotniczego wskazanych w załączniku II do niniejszej Umowy, mogą podlegać regularnym ocenom. Oceny te przeprowadza Komisja Europejska we współpracy z Tunezją.

3. Wdrożenie i stosowanie przez Tunezję wymogów regulacyjnych i norm, które są określone w przepisach Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa, poddaje się ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej z upływem trzech (3) lat od wejścia w życie niniejszej Umowy.

4. Postanowienia zawarte w art. 7 (Uczciwa konkurencja) ust. 6 (Subwencje i pomoc państwa) stosuje się po upływie trzech (3) lat od daty podpisania niniejszej Umowy.

ZAŁĄCZNIK Ia

Postanowienia przejściowe dotyczące międzynarodowego portu lotniczego Tunis-Kartagina

Niezależnie od postanowień art. 2 ust. 3 lit. c) Umowy międzynarodowy port lotniczy Tunis-Kartagina podlega następującym postanowieniom przejściowym przez okres pięciu lat od daty podpisania Umowy i jedynie w odniesieniu do przewozu osób lub przewozów łączonych na uzgodnionych liniach:

1. Jeżeli istnieje obowiązująca umowa dwustronna między Tunezją a państwem członkowskim UE, wyznaczenie oraz prawa trzeciej i czwartej wolności wykonywane z i do międzynarodowego portu lotniczego Tunis-Kartagina przyznaje się zgodnie ze wspomnianymi umowami dwustronnymi, niezależnie od częstotliwości połączeń:
 - przewoźnikom lotniczym z Tunezji posiadającym ważną koncesję, oraz
 - przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej posiadającym ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, w którym rozpoczyna się lub kończy lot.
2. Systemy przewidujące wyznaczenie jednego przewoźnika lotniczego ustanowione w obowiązujących umowach dwustronnych między Tunezją a państwami członkowskimi UE stają się systemami przewidującymi wyznaczenie dwóch przewoźników lotniczych.
3. W przypadku obowiązujących umów dwustronnych zawierających klauzulę typu bermudzkiego zastosowanie ma pkt 1, a jeżeli w chwili podpisania Umowy liczba wykonywanych połączeń jest mniejsza niż dziesięć (10), liczbę połączeń wykonywanych tygodniowo ustala się na 10, chyba że Umawiające się Strony postanowią przyjąć wyższą liczbę zgodnie z umowami dwustronnymi pomiędzy nimi.
4. W przypadku państw członkowskich, z którymi Tunezja nie ma dwustronnych umów lotniczych, lub gdy obowiązująca dwustronna umowa lotnicza przewiduje mniej niż 10 połączeń wykonywanych tygodniowo do i z międzynarodowego portu lotniczego Tunis-Kartagina, liczbę połączeń wykonywanych tygodniowo do i z tego portu lotniczego ustala się na 10 połączeń tygodniowo w systemie przewidującym wyznaczenie dwóch przewoźników lotniczych w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tunezji posiadających ważną koncesję, a w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej – posiadających ważną koncesję

wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, w którym rozpoczyna się lub kończy lot.

5. Począwszy od jednego roku od daty podpisania Umowy liczbę połączeń, o których mowa w powyższych punktach niniejszego załącznika, zwiększa się co roku o 10 %.
6. Umawiające się Strony omawiają możliwie jak najszybciej we Wspólnym Komitecie wszelkie kwestie dotyczące wykładni i wdrażania niniejszego załącznika.

ZAŁĄCZNIK II

(poddawany regularnej aktualizacji)

WYKAZ PRZEPISÓW OBOWIĄZUJĄCYCH W DZIEDZINIE LOTNICTWA CYWILNEGO

Strona Tunezyjska zapewnia, zgodnie z niniejszą Umową, wdrożenie i stosowanie – na mocy obowiązujących w Tunezji przepisów ustawowych, wykonawczych i proceduralnych – wymogów regulacyjnych i norm zawartych w mających zastosowanie przepisach wskazanych poniżej aktów prawnych. Strona Tunezyjska zapewnia, w stosownych przypadkach, wprowadzenie do obowiązujących w Tunezji przepisów ustawowych, wykonawczych i proceduralnych ewentualnych dostosowań wprowadzonych w każdym z tych aktów prawnych.

A. LIBERALIZACJA LOTNICTWA I INNE PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA CYWILNEGO

Nr 1008/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty

Przepisy mające zastosowanie: art. 2, 5, 7, 11, art. 23 ust. 1, art. 24 i załącznik I

Nr 785/2004

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 285/2010

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8

2009/12

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11

96/67

Dyrektywa Rady z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9, art. 11–21 i załącznik

Co się tyczy stosowania art. 20 ust. 2, określenie „Komisja” należy odczytywać jako „Wspólny Komitet”.

B. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE

Bezpieczeństwo lotnicze i rozporządzenie podstawowe ws. EASA

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009
- rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009
Przepisy mające zastosowanie: art. 1–3 (tylko akapit pierwszy) i załącznik
- rozporządzeniem (UE) nr 6/2013
- rozporządzeniem (UE) 2016/4

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16, załączniki I–Vb

Operacje lotnicze

Nr 965/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 71/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 379/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/140 z dnia 29 stycznia 2015 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1329 z dnia 31 lipca 2015 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/2338 z dnia 11 grudnia 2015 r.
- rozporządzeniem (UE) 2016/1199
- rozporządzeniem (UE) 2017/363

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9a, załączniki I–VIII

Nr 1332/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania

kolizjom w powietrzu, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/583 z dnia 15 kwietnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5, załącznik

Załogi lotnicze

Nr 1178/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11, załączniki I–IV

Badania wypadków

Nr 996/2010

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, **zmienione**:

- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–23, z wyjątkiem art. 7 ust. 4 i art. 19 (uchylonego rozporządzeniem (UE) nr 376/2014)

2012/780

Decyzja Komisji z dnia 5 grudnia 2012 r. w sprawie praw dostępu do europejskiego centralnego archiwum zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz odpowiedzi otrzymanych w związku z tymi zaleceniami, ustanowionego na podstawie art. 18 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5

Początkowa zdatność do lotu

Nr 748/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 7/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 69/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 z dnia 30 czerwca 2015 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/15

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załącznik I

Ciągła zdatność do lotu

Nr 1321/2014

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1088 z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do złagodzenia wymagań dotyczących procedur obsługi technicznej statków powietrznych lotnictwa ogólnego
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1536 z dnia 16 września 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do dostosowania przepisów dotyczących ciągłej zdatności do lotu do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, krytycznych zadań obsługi technicznej i monitorowania ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/334

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6, załączniki I–IV

Dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu

2015/640

Rozporządzenie Komisji z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012

Lotniska

Nr 139/2014

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załączniki I–IV

Zarządzanie ruchem lotniczym / służby żeglugi powietrznej

2015/340

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załączniki I–IV

2017/373

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011

Zgłaszanie zdarzeń

Nr 376/2014

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–7, art. 9 ust. 3, art. 10 ust. 2–4, art. 11 ust. 1 i 7, art. 13, z wyjątkiem ust. 9, art. 14–16, art. 21, załączniki I–III

2015/1018

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014

Przepisy mające zastosowanie: art. 1, załączniki I–V

Europejski wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty

Nr 474/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/963 z dnia 16 czerwca 2016 r.

Wymagania techniczne i procedury administracyjne w dziedzinie lotnictwa cywilnego

Nr 3922/91

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, **zmienione**:

- rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r.
- rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r.
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r.
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 (zdanie drugie), art. 12–13, załączniki I–III

C. OCHRONA LOTNICTWA

Nr 300/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15, 18 i 21 oraz załącznik

Nr 272/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 297/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 720/2011 z dnia 22 lipca 2011 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1141/2011 z dnia 10 listopada 2011 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2013 z dnia 19 marca 2013 r.

Nr 1254/2009

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm

ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony, zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2096/2016

Nr 18/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego

Przepisy mające zastosowanie: wszystkie

2015/1998

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2426 z dnia 18 grudnia 2015 r.

Przepisy mające zastosowanie: wszystkie, w tym załącznik

D. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe), **zmienione**:

- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5, z wyjątkiem art. 1 ust. 4

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–4, 6, 9–13

Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb), **zmienione**:

- rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–18, załącznik I

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej), **zmienione**:

- rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności), **zmienione**:

- rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009
Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załączniki I–V

Skuteczność działania i opłaty

Nr 390/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych

Nr 391/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

Funkcje sieciowe

Nr 677/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 970/2014 z dnia 12 września 2014 r.
- rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2017/373

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–25 i załączniki

Nr 255/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/1006 z dnia 22 czerwca 2016 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 255/2010 w zakresie przepisów ICAO, o których mowa w art. 3 ust. 1

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15 i załącznik

C(2011) 4130

Decyzja Komisji z dnia 7 lipca 2011 r. w sprawie wyznaczenia menedżera sieci ds. funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej

Nr 176/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 176/2011 z dnia 24 lutego 2011 r. w sprawie informacji wymaganych przed ustanowieniem i zmianą funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej

Interoperacyjność

Nr 1032/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 30/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r.
Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9, załączniki I–V

Nr 1033/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 929/2010
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 428/2013 z dnia 8 maja 2013 r.
- rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2016/2120

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5, załącznik

Nr 633/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 283/2011 z dnia 22 marca 2011 r.
Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6, załączniki I–IV

Nr 29/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/310 z dnia 26 lutego 2015 r.
Przepisy mające zastosowanie: art. 1–14, załączniki I–III

Nr 262/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interrogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2016/2345 z dnia 14 grudnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–12, załączniki I–VI

Nr 73/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1029/2014 z dnia 26 września 2014 r.
Przepisy mające zastosowanie: art. 1–13, załączniki I–X

Nr 1206/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1206/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11, załączniki I–VII

Nr 1207/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1028/2014 z dnia 26 września 2014 r.
- rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2017/386

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–14, załączniki I–IX

Nr 1079/2012

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, **zmienione**:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 657/2013 z dnia 10 lipca 2013 r.
- rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2016/2345

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–14, załączniki I–V

SESAR

Nr 219/2007

Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR), **zmienione**:

- rozporządzeniem Rady (WE) nr 1361/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r.
- rozporządzeniem Rady (UE) nr 721/2014 z dnia 16 czerwca 2014 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1 ust. 1–2, art. 1 ust. 5–7, art. 2, art. 3, art. 4 ust. 1, załącznik

Nr 409/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15

Nr 716/2014

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie

Przestrzeń powietrzna

Nr 2150/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9, załącznik

Nr 923/2012

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010, **zmienione**:

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1185

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załącznik włącznie z dodatkami

E. ŚRODOWISKO I POZIOM HAŁASU

Nr 2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1137/2008 i dyrektywą (UE) 2015/996

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–12, załączniki I–VI

Nr 2003/96

Dyrektywa Rady z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 14 ust. 1 lit. b), art. 14 ust. 2

Nr 2006/93

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5, załączniki I i II

Nr 598/2014

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załączniki I i II

F. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady z dnia 9 października 1997 roku w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych, **zmienione**:

– rozporządzeniem (WE) nr 889/2002

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6 i załączniki

Nr 261/2004

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16

Nr 1107/2006

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16, załączniki I i II

G. ASPEKTY SPOŁECZNE

Nr 1989/391

Dyrektywa Rady z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, **zmieniona**:

- dyrektywą 2007/30/WE

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16

Nr 2000/79

Dyrektywa Rady z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Przepisy mające zastosowanie: art. 2–3, załącznik

Nr 2003/88

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy
Przepisy mające zastosowanie: art. 1–20, 22–23