



Bruxelles, 9 aprilie 2021  
(OR. en)

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2021/0079(NLE)**

---

---

7661/21  
ADD 1

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

### **NOTĂ DE ÎNSOȚIRE**

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	8 aprilie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2021) 153 final - ANNEX
Subiect:	ANEXĂ la Propunerea de decizie a Consiliului referitoare la încheierea, în numele Uniunii Europene, a acordului euro-mediteraneean privind serviciile aeriene dintre Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Tunisiană, pe de altă parte

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2021) 153 final - ANNEX.

---

Anexă: COM(2021) 153 final - ANNEX



Bruxelles, 8.4.2021  
COM(2021) 153 final

ANNEX

**ANEXĂ**

*la*

**Propunerea de decizie a Consiliului**

**referitoare la încheierea, în numele Uniunii Europene, a acordului euro-mediteranean privind serviciile aeriene dintre Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Tunisiană, pe de altă parte**

ACORD EURO-MEDITERANEEAN PRIVIND SERVICIILE AERIENE

între Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Tunisiană, pe de  
altă parte

## CUPRINS

ARTICOLUL 1: Definiții

### **TITLUL I: PREVEDERI DE ORDIN ECONOMIC**

ARTICOLUL 2: Drepturi de trafic și tabelul rutelor

ARTICOLUL 3: Autorizația de operare

ARTICOLUL 4: Refuzarea, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizației

ARTICOLUL 5: Investiții în transportatorii aeriени

ARTICOLUL 6: Respectarea actelor cu putere de lege

ARTICOLUL 7: Concurența loială

ARTICOLUL 8: Activități comerciale

ARTICOLUL 9: Taxe vamale și alte taxe

ARTICOLUL 10: Redevențe de utilizare

ARTICOLUL 11: Tarife pentru transportul de pasageri și de marfă

ARTICOLUL 12: Statistici

### **TITLUL II: COOPERARE ÎN MATERIE DE REGLEMENTARE**

ARTICOLUL 13: Siguranța aviației

ARTICOLUL 14: Securitatea aviației

ARTICOLUL 15: Managementul traficului aerian

ARTICOLUL 16: Protecția mediului

ARTICOLUL 17: Răspunderea transportatorilor aeriени

ARTICOLUL 18: Protecția consumatorilor

ARTICOLUL 19: Aspecte sociale

### **TITLUL III: PREVEDERI DE ORDIN INSTITUȚIONAL**

ARTICOLUL 20: Interpretare și punere în aplicare

ARTICOLUL 21: Comitetul mixt

ARTICOLUL 22: Soluționarea litigiilor și arbitraj

ARTICOLUL 23: Măsuri de salvagardare

ARTICOLUL 24: Relația cu alte acorduri

ARTICOLUL 25: Dialog regional

ARTICOLUL 26: Modificări

ARTICOLUL 27: Denunțare

ARTICOLUL 28: Înregistrarea acordului

ARTICOLUL 29: Aderarea unor noi state membre la Uniunea Europeană

ARTICOLUL 30: Intrare în vigoare

ANEXA I: Prevederi tranzitorii

ANEXA Ia: Prevederi tranzitorii referitoare la aeroportul internațional Tunis Carthage

ANEXA II: Lista normelor aplicabile aviației civile

PROIECT

ACORD EURO-MEDITERANEEAN PRIVIND SERVICIILE AERIENE

între Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Tunisiană, pe de altă parte

REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ESTONIA,

IRLANDA,

REPUBLICA ELENĂ,

REGATUL SPANIEI,

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA CROAȚIA,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

UNGARIA,

MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,

REPUBLICA AUSTRIA,

REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVENIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA FINLANDA,

REGATUL SUEDEI,

părți la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumite în continuare, împreună, „tratatele UE”, și state membre ale Uniunii Europene, denumite în continuare „statele membre ale UE” și, în mod individual, „stat membru al UE”,

și Uniunea Europeană,

pe de o parte, și

Republica Tunisiană, denumită în continuare „Tunisia”,

pe de altă parte,

Tunisia și statele membre, în calitate de părți la Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944, împreună cu Uniunea Europeană;

RECUNOSCÂND că prezentul acord euro-mediteranean privind serviciile aeriene se încadrează în domeniul de aplicare al parteneriatului euro-mediteranean prevăzut în Declarația de la Barcelona din 28 noiembrie 1995;

LUÂND ACT de voința lor comună de a promova un spațiu aerian euro-mediteranean bazat pe principiul apropierii și al cooperării în materie de reglementare, precum și al liberalizării accesului la piață, în condiții de concurență echitabile;

DORIND să îmbunătățească serviciile aeriene și să promoveze un sistem de transport aerian internațional bazat pe nediscriminare și pe o concurență deschisă și loială între transportatorii aerieni;

DORIND să își promoveze interesele în domeniul transportului aerian;

RECUNOSCÂND importanța conectivității unui transport aerian eficace pentru promovarea comerțului, a turismului, a investițiilor și a dezvoltării economice și sociale;

DORIND să asigure cel mai înalt grad de siguranță și de securitate în transportul aerian și reafirmând deosebita lor preocupare față de actele sau de amenințările îndreptate împotriva securității aeronavelor, care pun în pericol siguranța persoanelor și a bunurilor, afectează în mod negativ operațiunile de transport aerian și subminează încrederea publicului în siguranța aviației civile;

LUÂND ACT de Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944;

HOTĂRÂTE să optimizeze beneficiile potențiale ale cooperării în materie de reglementare și ale armonizării actelor lor cu putere de lege respective privind aviația civilă;

RECUNOSCÂND importantele avantaje potențiale care pot fi obținute în urma unor servicii aeriene competitive și a unor industrii aeriene viabile;

DORIND să asigure transportatorilor aerieni condiții de concurență echitabile;

RECUNOSCÂND că subvențiile pot afecta în mod negativ concurența dintre transportatorii aerieni și pot pune în pericol realizarea obiectivelor fundamentale ale prezentului acord;

INTENȚIONÂND să se bazeze pe acordurile aeriene și pe înțelegerile existente între părțile contractante, cu scopul de a deschide accesul la piețe și de a maximiza avantajele pentru pasageri, pentru expeditori, pentru transportatorii aerieni și pentru aeroporturi, precum și pentru personalul acestora și populațiile celor două părți contractante;

SUBLINIIND importanța protejării mediului înconjurător în cadrul dezvoltării și implementării politicii internaționale în domeniul aviației;

AFIRMÂND necesitatea de a lua măsuri urgente pentru a combate schimbările climatice și de a urmări cooperarea în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul aviației, într-un mod compatibil cu acordurile multilaterale privind această chestiune, în special punerea în aplicare a unor măsuri globale bazate pe piață, conform celor convenite în cadrul celei de a 39-a Adunări a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), utilizând în special instrumentele pertinente ale OACI și acordul de la Paris din 12 decembrie 2015, în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice;

SUBLINIIND importanța protecției consumatorilor și a atingerii unui nivel corespunzător de protecție a consumatorilor în materie de servicii aeriene și recunoscând necesitatea unei cooperări reciproce în acest domeniu;

RECUNOSCÂND faptul că sporirea oportunităților comerciale nu este destinată să submineze normele în domeniul muncii și nici standardele privind munca ale părților contractante și subliniind importanța dimensiunii sociale a aviației internaționale și a examinării efectelor deschiderii accesului la piețe asupra lucrătorilor, a ocupării forței de muncă și a condițiilor de muncă;

LUÂND ACT de faptul că este important să se îmbunătățească accesul la capital pentru sectorul transportului aerian, în vederea dezvoltării în continuare a transportului aerian în conformitate cu reglementările în vigoare ale fiecărei părți contractante;

AVÂND ÎN VEDERE faptul că obiectul prezentului acord trebuie aplicat în mod treptat și că un mecanism adecvat poate garanta o armonizare din ce în ce mai bună cu legislația Uniunii Europene,

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

## ARTICOLUL 1

### Definiții

În sensul prezentului acord și în lipsa unor prevederi contrare:

1. „acord”: înseamnă prezentul acord, eventualele anexe și apendice la acesta, precum și eventualele modificări ale acestora;
2. „serviciu aerian”: înseamnă transportul cu aeronave al pasagerilor, al bagajelor, al mărfurilor și al poștei, separat sau combinat, oferit publicului contra cost, care include servicii aeriene regulate și neregulate;
3. „stabilirea cetățeniei”: înseamnă constatarea faptului că un transportator aerian care propune operarea de servicii aeriene în cadrul prezentului acord îndeplinește cerințele articolului 3 din prezentul acord referitoare la proprietatea asupra sa, la controlul său efectiv și la sediul său principal;
4. „stabilirea adecvării”: înseamnă constatarea faptului că un transportator aerian care propune operarea de servicii aeriene în cadrul prezentului acord deține o capacitate financiară satisfăcătoare și competențe adecvate în materie de gestiune, precum și disponibilitatea de a respecta actele cu putere de lege ale părților contractante, precum și cerințele care stau la baza operării unor astfel de servicii;
5. „autorități competente”: înseamnă agențiile sau organismele publice responsabile pentru îndeplinirea funcțiilor administrative în temeiul prezentului acord;
6. „convenție”: înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944, cuprinzând:
  - (a) orice modificare care a intrat în vigoare în temeiul articolului 94 litera (a) din convenție, care a fost ratificată de Tunisia, pe de o parte, și de statul membru sau statele membre ale Uniunii Europene, pe de altă parte, și care este pertinentă pentru aspectul în cauză; și
  - (b) orice anexă sau modificare adoptată în temeiul articolului 90 din convenție, în măsura în care această anexă sau modificare este aplicabilă în orice moment atât Tunisiei, cât și statului membru sau statelor membre ale Uniunii Europene, care este pertinentă pentru aspectul în cauză;
7. „cost integral”: înseamnă costurile de prestare a serviciului, majorate cu un quantum rezonabil pentru cheltuielile de regie;
8. „serviciu aerian internațional”: înseamnă un serviciu aerian care traversează spațiul aerian de deasupra teritoriului a două sau mai multe state;

9. „părți contractante”: înseamnă, pe de o parte, Tunisia și, pe de altă parte, Uniunea Europeană și statele sale membre;
10. „sediul principal”: înseamnă sediul central sau sediul social al unui transportator aerian situat pe teritoriul părții contractante în care sunt exercitate principalele funcții financiare și de control operațional ale transportatorului aerian respectiv, inclusiv gestionarea menținerii navigabilității, conform autorizațiilor de operare eliberate;
11. „escală necomercială” înseamnă o aterizare în alt scop decât îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și/sau a poștei în cadrul transportului aerian;
12. „tarife pentru pasageri”: înseamnă prețul care trebuie plătit transportatorilor aeriени sau agenților acestora ori altor vânzători de bilete pentru transportul pasagerilor și al bagajelor prin intermediul serviciilor aeriene (inclusiv prin orice alt mod de transport legat de acestea), precum și condițiile în care se aplică aceste prețuri, inclusiv remunerarea și condițiile oferite agenților și alte servicii auxiliare;
13. „tarife pentru marfă”: înseamnă prețul care trebuie plătit pentru transportul mărfurilor prin intermediul serviciilor aeriene (inclusiv prin orice alt mod de transport legat de acestea), precum și condițiile în care se aplică aceste prețuri, inclusiv remunerarea și condițiile oferite agenților și alte servicii auxiliare;
14. „teritoriu”: înseamnă, în cazul Tunisiei, regiunile terestre (partea continentală și insulele), apele interioare și teritoriale aflate sub suveranitatea sa, precum și spațiul aerian de deasupra acestora, și, în cazul Uniunii Europene și al statelor sale membre, înseamnă regiunile terestre, apele interioare și apele teritoriale ale statelor membre cărora li se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în conformitate cu dispozițiile prevăzute de aceste tratate, precum și spațiul aerian de deasupra acestora;
15. „taxă de utilizare”: înseamnă o taxă impusă transportatorilor aeriени pentru utilizarea instalațiilor sau a serviciilor aeroportuare, de mediu, de navigație aeriană sau de siguranță a navigației aeriene, inclusiv serviciile și instalațiile conexe;
16. „handling propriu”: înseamnă situația în care un utilizator își furnizează singur una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol și nu încheie niciun contract, indiferent sub ce denumire, cu un terț pentru furnizarea acestor servicii; în scopul prezentei definiții, utilizatorii aeroporturilor nu sunt considerați ca fiind terți unii față de alții atunci când:
- (a) unul deține majoritatea participațiilor în cadrul celuilalt sau
  - (b) aceeași entitate deține o participație majoritară în fiecare dintre ei;
17. „acord de asociere” înseamnă Acordul euro-mediteranean de instituire a unei asocieri între Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Republica Tunisiană, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 17 iulie 1995;

18. „serviciu autorizat” și „rută specificată”: înseamnă, respectiv, un serviciu aerian internațional și o rută specificată în temeiul articolului 2 (Drepturi de trafic) din prezentul acord;
19. „serviciu aerian regulat”: înseamnă o serie de zboruri care prezintă toate caracteristicile următoare:
- (a) pentru fiecare zbor, sunt puse la dispoziție locuri și/sau capacități de transport de marfă și/sau de poștă care pot fi achiziționate în mod individual de publicul larg (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați);
- (b) serviciul este organizat în așa fel încât să asigure legătura între aceleași aeroporturi, fie că sunt două sau mai multe:
- conform unui orar publicat sau
  - prin zboruri cu o regularitate sau cu frecvență de așa natură încât să constituie o serie sistematică evidentă;
20. „serviciu aerian neregulat”: înseamnă orice serviciu aerian comercial diferit de un serviciu aerian regulat;
21. „transportator aerian”: înseamnă o întreprindere care deține o licență de operare sau o autorizație echivalentă valabilă;
22. „control efectiv”: înseamnă o relație constituită din drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, fie separat, fie împreună și având în vedere împrejurările de fapt și de drept în cazul în speță, conferă posibilitatea de a exercita în mod direct sau indirect o influență decisivă asupra unei întreprinderi, în special prin:
- a) dreptul de folosință, totală sau parțială, a activelor unei întreprinderi;
  - b) drepturi sau contracte care conferă o influență hotărâtoare asupra componentei, votului sau deciziilor organelor unei întreprinderi sau care conferă în alt mod o influență hotărâtoare asupra desfășurării activităților întreprinderii;
23. „control de reglementare efectiv”: elementele justificative ale controlului de reglementare efectiv al unui transportator aerian de către un stat sunt următoarele:
- a) transportatorul aerian deține o licență sau o autorizație de operare valabilă eliberată de autoritatea competentă a acestui stat, precum un certificat de operator aerian (AOC);
  - b) transportatorul aerian îndeplinește criteriile statului respectiv referitoare la operarea serviciilor aeriene internaționale, precum dovada solidității financiare, capacitatea de a îndeplini condiția de interes public, obligațiile privind garantarea serviciului;
24. „licență de operare”:

- (i) în cazul Uniunii Europene și al statelor sale membre, licența de operare și orice alte documente sau certificate pertinente acordate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și orice act care îi succede acestuia și
- (ii) în cazul Tunisiei, licențele de operare, certificatele, autorizațiile sau derogările acordate în temeiul legislației tunisiene în vigoare în domeniu;
25. „SESAR” (Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european) înseamnă programul de implementare din punct de vedere tehnic a cerului unic european, care va permite coordonarea și sincronizarea cercetării, a dezvoltării și a instalării sistemelor de nouă generație pentru managementul traficului aerian;
26. „dreptul la libertatea a cincea”: înseamnă dreptul sau privilegiul acordat de un stat transportatorilor aerieni ai altui stat („statul beneficiar”) în vederea furnizării de servicii aeriene internaționale între teritoriul primului stat și teritoriul unui stat terț, cu condiția ca aceste servicii să aibă ca punct de plecare sau de destinație teritoriul statului beneficiar;

## **TITLUL I**

### **PREVEDERI DE ORDIN ECONOMIC**

#### **ARTICOLUL 2**

##### **Drepturi de trafic și tabelul rutelor**

- (1) Drepturile definite în prezentul articol sunt supuse prevederilor tranzitorii prevăzute în anexele I și Ia la prezentul acord.

##### **Tabelul rutelor**

- (2) Fiecare parte contractantă permite transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante să opereze pe rutele specificate în continuare:

- (i) pentru transportatorii aerieni din Uniunea Europeană:

puncte din Uniunea Europeană - puncte intermediare - puncte din Tunisia - puncte ulterioare;

- (ii) pentru transportatorii aerieni din Tunisia:

puncte din Tunisia - puncte intermediare - puncte din Uniunea Europeană - puncte ulterioare.

##### **Drepturi de trafic**

(3) Fiecare parte contractantă acordă celeilalte părți contractante următoarele drepturi pentru operarea de servicii aeriene internaționale de către transportatorii aerieni ai celeilalte părți:

(a) dreptul de a survola teritoriul său fără a ateriza;

(b) dreptul de a efectua escale necomerciale pe teritoriul său;

(c) dreptul de a exploata servicii aeriene internaționale pe următoarele rute:

(i) pentru transportatorii aerieni din Uniunea Europeană:

între orice punct din Uniunea Europeană și orice punct din Tunisia;

(ii) pentru transportatorii aerieni din Tunisia:

între orice punct din Tunisia și orice punct din Uniunea Europeană;

(d) celelalte drepturi specificate în prezentul acord.

#### Flexibilitate operațională

(4) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante pot, pentru oricare sau toate zborurile lor și la alegere, pe rutele specificate la alineatul (2) de mai sus:

(a) să opereze zboruri într-o direcție sau în alta sau în ambele direcții;

(b) să combine diferite numere de zbor la operarea aceleiași aeronave;

(c) să deservească puncte intermediare, puncte ulterioare și puncte situate pe teritoriul părților contractante, în orice combinație și în orice ordine conform prevederilor de la alineatul (2) de mai sus;

(d) să omită escale într-un punct sau în mai multe puncte;

(e) să transfere trafic de pe oricare dintre aeronavele lor la oricare altă aeronavă a lor, în orice punct (transfer al încărcăturii);

(f) să facă escală în timpul transportului în orice punct situat pe teritoriul sau în afara teritoriului oricăreia dintre părțile contractante;

(g) să tranziteze trafic pe teritoriul celeilalte părți contractante;

(h) să combine trafic la bordul aceleiași aeronave fără a ține cont de proveniența acestuia și

(i) să deservească mai mult de un punct prin același serviciu (co-terminalizare);

Flexibilitatea de operare prevăzută la prezentul alineat poate fi exercitată fără limitări de direcție sau de ordin geografic și fără pierderea niciunui drept de a transporta trafic autorizat în temeiul prezentului acord, cu condiția ca:

(i) serviciile transportatorilor aerieni din Tunisia să deservească un punct din Tunisia;

(ii) serviciile transportatorilor aerieni din Uniunea Europeană să deservească un punct din cadrul Uniunii Europene.

(5) Fiecare parte contractantă permite fiecărui transportator aerian să stabilească frecvența și capacitatea serviciilor de transport aerian internațional pe care dorește să le furnizeze pe baza criteriilor comerciale de piață. Conform acest drept, niciuna din cele două părți contractante nu limitează unilateral volumul traficului, frecvența sau regularitatea serviciului, dirijarea, originea și destinația traficului, nici tipul sau tipurile de aeronave exploatare de transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante, cu excepția cazurilor în care există o motivație de ordin vamal, tehnic, operațional, de siguranță a managementului traficului aerian, de mediu sau de protecție a sănătății, cu excepția cazului în care prezentul acord prevede altfel.

(6) Nicio prevedere din prezentul acord nu trebuie interpretată ca oferind transportatorilor aerieni din:

(a) Tunisia dreptul de a lua la bord în orice stat membru al Uniunii Europene pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct situat în același stat membru al Uniunii Europene;

(b) Uniunea Europeană dreptul de a lua la bord în Tunisia pasageri, bagaje, mărfuri, și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct de pe teritoriul Tunisiei.

(7) Fără a aduce atingere articolului 24 (relația cu alte acorduri), niciuna din prevederile prezentului acord nu trebuie interpretată ca oferind transportatorilor aerieni ai celor două părți drepturi de trafic de libertatea a cincea privind punctele intermediare și punctele ulterioare pe rutele specificate la alineatul (2) de mai sus.

(8) Trimiterea la puncte din prezentul articol se înțelege ca trimitere la aeroporturile recunoscute la nivel internațional.

(9) În cadrul exercitării drepturilor și obligațiilor care le revin în temeiul prezentului acord, părțile contractante nu fac discriminări între transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante, în special pe motiv de naționalitate.

(10) În pofida oricăror alte prevederi din prezentul acord, o parte contractantă poate refuza desfășurarea de activități de transport aerian internațional către, dinspre sau tranzitând teritoriul unei țări terțe cu care partea contractantă respectivă nu are relații diplomatice.

### **ARTICOLUL 3**

#### **Autorizația de operare**

(1) Imediat după primirea unei cereri de autorizație de operare din partea unui transportator aerian al uneia dintre părțile contractante, cealaltă parte contractantă acordă autorizațiile de operare și autorizațiile tehnice corespunzătoare într-un termen procedural minim, cu condiția ca:

(a) în cazul unui transportator aerian din Tunisia:

(i) transportatorul aerian să aibă sediul principal în Tunisia și să fie titularul unei licențe de operare valabile în conformitate cu legislația în vigoare în Tunisia și

(ii) controlul de reglementare efectiv al transportatorului aerian să fie exercitat și menținut de Tunisia, responsabilă pentru eliberarea certificatului său de transportator aerian și

(iii) transportatorul aerian să fie deținut, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, și să fie controlat efectiv de Tunisia și/sau de resortisanți ai săi;

(b) în cazul unui transportator aerian din Uniunea Europeană:

(i) transportatorul aerian să aibă sediul principal pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene în temeiul tratatelor UE și să fie titularul unei licențe de operare valabile în conformitate cu legislația Uniunii Europene și

(ii) controlul de reglementare efectiv al transportatorului aerian să fie exercitat și menținut de statul membru responsabil pentru eliberarea certificatului său de transportator aerian și, de asemenea, autoritatea competentă să fie clar identificată și

(iii) transportatorul aerian să fie deținut, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, și să fie controlat efectiv de un stat membru sau de state membre ale Uniunii Europene sau ale Asociației Europene a Liberului Schimb și/sau de resortisanți ai acestor state membre sau ambele la un loc;

(c) să fie respectate prevederile articolelor 13 (Siguranța aviației) și 14 (Securitatea aviației) din prezentul acord și

(d) transportatorul aerian să îndeplinească condițiile prevăzute de actele cu putere de lege care se aplică în mod obișnuit în cazul operării serviciilor aeriene internaționale de către partea care examinează cererea;

(2) În ceea ce privește acordarea autorizațiilor de operare și a autorizațiilor tehnice, părțile contractante îi tratează pe toți transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante în mod nediscriminatoriu.

(3) La primirea unei cereri de autorizație din partea unui transportator aerian al uneia dintre părțile contractante, autoritățile competente ale celeilalte părți contractante recunosc orice declarație a autorităților competente ale primei părți contractante referitoare la adecvarea și/sau la naționalitatea respectivului transportator aerian ca și când declarația respectivă ar fi fost făcută de ele însele și nu fac verificări suplimentare în acest sens, cu excepția cazurilor prevăzute la literele (a) și (b) de mai jos.

a) În cazul în care, după primirea unei cereri de autorizație din partea unui transportator aerian al celeilalte părți contractante sau după acordarea autorizației respective, autoritățile competente au un motiv întemeiat de îngrijorare conform căruia, în pofida declarației făcute de autoritățile competente ale celeilalte părți contractante, condițiile

prevăzute la articolul 3 (autorizația de operare) din prezentul acord referitoare la acordarea autorizațiilor sau a permiselor corespunzătoare nu au fost îndeplinite, atunci acestea informează prompt autoritățile în cauză, motivându-și în mod corespunzător îngrijorarea. În acest caz, fiecare parte contractantă poate solicita consultări, care pot implica reprezentanți ai autorităților competente ale ambelor părți contractante, și/sau informații suplimentare relevante în acest sens; acestor solicitări trebuie să li se dea curs cât mai curând cu putință. În cazul în care problema nu este soluționată, fiecare parte contractantă poate aduce subiectul în atenția comitetului mixt înființat în temeiul articolului 21 (Comitetul mixt) din prezentul acord și poate, în conformitate cu articolul 21 alineatul (10), să ia măsuri corespunzătoare de salvagardare în temeiul articolului 23 (Măsuri de salvagardare).

- b) Aceste proceduri nu reglementează recunoașterea declarațiilor referitoare la:
- (i) certificatele sau licențele de siguranță;
  - (ii) prevederile în materie de securitate sau
  - (iii) asigurări.

## **ARTICOLUL 4**

### **Refuzarea, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizației**

(1) Autoritățile competente ale oricăreia dintre părțile contractante pot refuza, revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare ori pot suspenda sau limita activitățile unui transportator aerian al celeilalte părți contractante, atunci când:

(a) în cazul unui transportator aerian din Tunisia:

- transportatorul aerian nu are sediul principal în Tunisia sau nu este titularul unei licențe de operare valabile în conformitate cu legislația în vigoare în Tunisia sau
- Tunisia nu exercită sau nu menține un control de reglementare efectiv al transportatorului aerian ori autoritatea competentă nu este identificată în mod clar sau
- transportatorul aerian nu este deținut, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, sau nu este controlat efectiv de Tunisia și/sau de resortisanți ai săi;

(b) în cazul unui transportator aerian din Uniunea Europeană:

- transportatorul aerian nu are sediul principal pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene în temeiul tratatelor UE sau nu este titularul unei licențe de operare valabile în conformitate cu legislația aplicabilă a Uniunii Europene sau
- statul membru al Uniunii Europene responsabil pentru eliberarea certificatului de transportator aerian nu exercită sau nu menține un control de reglementare efectiv asupra transportatorului aerian ori autoritatea competentă nu este identificată în mod clar sau

- transportatorul aerian nu este deținut, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, sau nu este controlat efectiv de un stat membru sau de state membre ale Uniunii Europene sau ale Asociației Europene a Liberului Schimb și/sau de resortisanți ai acestor state membre;
  - (c) transportatorul aerian a încălcat actele cu putere de lege menționate la articolul 6 (Respectarea actelor cu putere de lege) din prezentul acord sau
  - (d) prevederile articolului 13 (Siguranța aviației) și ale articolului 14 (Securitatea aviației) din prezentul acord nu sunt menținute în vigoare sau aplicate;
  - (e) o parte contractantă a declarat, în conformitate cu articolul 7 (Concurența loială) din prezentul acord, că nu sunt îndeplinite condițiile privind mediul concurențial.
- (2) Exceptând cazul în care este esențială luarea unor măsuri urgente pentru a se evita orice alte nerespectări ale alineatului (1) literele (c) și (d), drepturile instituite prin prezentul articol se exercită numai după consultarea prealabilă a autorităților competente ale celeilalte părți contractante.

## **ARTICOLUL 5**

### **Investiții în transportatorii aerieni**

(1) În pofida articolelor 3 (Autorizația de operare) și 4 (Refuzarea, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizației) din prezentul acord și după ce comitetul mixt, în conformitate cu articolul 21 (Comitetul mixt) alineatul (8), a confirmat faptul că, în temeiul legislațiilor lor respective, fiecare dintre părțile contractante și/sau resortisanții acestora pot achiziționa o participație majoritară și/sau dispune de controlul efectiv al unui transportator aerian al celeilalte părți contractante, părțile contractante pot permite ca un transportator aerian din Tunisia să fie deținut, prin intermediul unei participații majoritare, și/sau să fie controlat efectiv de state membre ale UE și/sau de resortisanți ai acestora ori ca un transportator aerian din Uniunea Europeană să fie deținut, prin intermediul unei participații majoritare, și/sau să fie controlat efectiv de Tunisia și/sau de resortisanți ai acesteia, în conformitate cu condițiile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.

(2) În ceea ce privește alineatul (1) din prezentul articol, investițiile părților contractante sunt autorizate de la caz la caz, în temeiul unei decizii prealabile a comitetului mixt, în conformitate cu articolul 21 (Comitetul mixt) alineatul (2) din prezentul acord. Această decizie precizează condițiile asociate cu operarea serviciilor autorizate prevăzute în prezentul acord și a serviciilor dintre țări terțe și părțile contractante. Dispozițiile articolului 21 (Comitetul mixt) alineatul (10) din prezentul acord nu se aplică acestui tip de decizie.

## **ARTICOLUL 6**

## **Respectarea actelor cu putere de lege**

- (1) Actele cu putere de lege care reglementează, pe teritoriul uneia dintre părțile contractante, intrarea și ieșirea aeronavelor implicate în serviciile aeriene internaționale sau privind operarea și navigarea aeronavelor trebuie să fie respectate de către transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante la sosirea pe teritoriul respectiv, la plecarea de pe acesta și pe durata staționării pe teritoriul respectiv.
- (2) La sosirea, la plecarea și pe durata staționării unei aeronave pe teritoriul uneia dintre părțile contractante, actele cu putere de lege care reglementează pe teritoriul respectiv intrarea și ieșirea pasagerilor, a membrilor echipajului sau a mărfurilor (în special cele referitoare la formalitățile de intrare, verificare, imigrare, pașapoarte, vamă și carantină sau, în cazul poștei, la regulamentele poștale) trebuie să fie respectate de pasagerii și de membrii echipajului respectivi sau de oricine acționează în numele lor și, în ceea ce privește mărfurile, de expeditorul din cealaltă parte contractantă.
- (3) Pe teritoriul propriu, fiecare parte contractantă autorizează transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante să ia măsuri care să garanteze faptul că sunt transportate doar persoane care dețin documentele de călătorie necesare pentru intrarea pe teritoriul lor sau pentru tranzitarea teritoriului celeilalte părți contractante.

## **ARTICOLUL 7**

### **Concurența loială**

- (1) Părțile contractante recunosc faptul că obiectivul lor comun este de a dispune de un mediu de concurență loială și de oportunități echitabile și egale, pentru a permite transportatorilor aerieni ai celor două părți să concureze unii cu alții în cadrul operării serviciilor autorizate pe rutele specificate. În consecință, părțile contractante iau toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea deplină a acestui obiectiv.
- (2) Părțile contractante afirmă faptul că o concurență liberă, loială și fără denaturări este importantă pentru promovarea obiectivelor prezentului acord și iau notă de faptul că existența unei legislații complete în domeniul concurenței și a unei autorități de concurență independente, precum și aplicarea corectă și eficace a legislației lor naționale în domeniul concurenței sunt importante pentru furnizarea eficace a serviciilor de transport aerian. Legislația în domeniul concurenței a fiecărei părți contractante care abordează chestiuni reglementate de prezentul articol, cu modificările sale periodice, se aplică activităților transportatorilor aerieni pe teritoriul fiecăreia dintre părțile contractante. Părțile contractante împărtășesc obiectivul privind compatibilitatea și convergența legislației în domeniul concurenței și aplicarea efectivă a acesteia. Ele cooperează, în măsura în care este necesar și atunci când acest lucru este justificat, în ceea ce privește aplicarea efectivă a legislației în domeniul concurenței, în special prin autorizarea transportatorului sau transportatorilor lor aerieni sau a altor resortisanți să comunice, în conformitate cu normele și cu jurisprudența lor

respective, informațiile pertinente referitoare la o acțiune care ține de legislația în domeniul concurenței și care este intentată de autoritățile de concurență ale celeilalte părți contractante.

(3) Nicio prevedere din prezentul acord nu poate afecta sau limita autoritatea și puterile instanțelor competente în materie de concurență și ale tribunalelor oricăreia dintre părțile contractante (și ale Comisiei Europene), nici să le aducă atingere, iar toate aspectele legate de aplicarea legislației în domeniul concurenței țin în continuare de competența exclusivă a acestor autorități și instanțe. Orice măsură a unei părți contractante în temeiul prezentului articol va fi luată, prin urmare, fără a aduce atingere oricăror eventuale măsuri luate de aceste autorități și instanțe.

(4) Orice măsură luată în temeiul prezentului articol ține de responsabilitatea exclusivă a părților contractante și vizează exclusiv cealaltă parte contractantă și/sau transportatorul ori transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante care furnizează servicii de transport aerian către/dinspre părțile contractante. O asemenea măsură nu poate face obiectul unei proceduri de soluționare a litigiilor în temeiul articolului 22 (Soluționarea litigiilor și arbitraj) din prezentul acord.

#### Concurență neloială

(5) Fiecare parte contractantă elimină orice formă de discriminare sau de practică neloială care ar aduce atingere posibilității ca transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante să beneficieze de o concurență loială și echitabilă pentru furnizarea de servicii de transport aerian.

#### Subvenții și ajutoare de stat

(6) Niciuna dintre părțile contractante nu acordă și nici nu autorizează subvenții sau ajutoare de stat transportatorilor săi aerieni dacă acestea sunt susceptibile să denatureze în mod nejustificat concurența loială și echitabilă în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport aerian pentru transportatorii celeilalte părți contractante. Aceste subvenții sau ajutoare pot include, în special, subvențiile încrucișate, compensarea pierderilor din exploatare, aportul de capital, ajutoarele nerambursabile, garanțiile, împrumuturile sau asigurările însoțite de condiții preferențiale, protecția împotriva falimentului, renunțarea la recuperarea sumelor datorate, renunțarea la remunerația normală a resurselor publice angajate, reducerile sau scutirile fiscale, compensarea obligațiilor financiare impuse de autoritățile publice și accesul în mod discriminatoriu sau necomercial la instalațiile și serviciile de navigație aeriană sau aeroportuare, la carburanți, la serviciile de handling la sol, la securitate, la sistemele informatizate de rezervare, la alocarea sloturilor orare sau la alte instalații și servicii conexe necesare pentru operarea serviciilor aeriene.

(7) Atunci când o parte contractantă acordă subvenții sau ajutoare de stat unui transportator aerian, ea trebuie să asigure transparența acestor măsuri prin mijloace adecvate, care pot include cerința ca transportatorul aerian să precizeze în mod clar și separat această subvenție sau acest ajutor în conturile sale.

(8) Fiecare parte contractantă, la cererea celeilalte părți contractante, furnizează acesteia din urmă, într-un termen rezonabil, rapoarte financiare privind entitățile aflate sub jurisdicția primei părți contractante și orice alte informații care pot fi solicitate în mod rezonabil de cealaltă parte contractantă pentru a asigura respectarea prevederilor prezentului articol. Printre acestea se pot număra informații detaliate privind subvențiile și ajutoarele în sensul alineatului (6) de mai sus. Furnizarea acestor informații poate fi tratată în mod confidențial de partea contractantă care solicită accesul la informații.

(9) Fără a aduce atingere oricărei măsuri luate de autoritatea competentă responsabilă pentru concurență și/sau de instanța responsabilă pentru punerea în aplicare a normelor menționate la alineatele (5) și (6):

(a) dacă una dintre părțile contractante consideră că un transportator aerian se confruntă cu discriminare sau cu practici neloiale în sensul alineatelor (5) și (6) de mai sus și dacă acest lucru poate fi dovedit, ea poate transmite observații celeilalte părți contractante, în scris. După ce a informat cealaltă parte contractantă, o parte se poate adresa, de asemenea, instituțiilor publice competente pe teritoriul celeilalte părți contractante, în special entităților publice de la nivel național, regional sau local, pentru a discuta chestiuni legate de prezentul articol. În plus, una dintre părțile contractante poate solicita consultări cu privire la această chestiune cu cealaltă parte contractantă, pentru a soluționa problema. Aceste consultări au loc în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii cererii. În acest interval de timp, părțile fac schimb de informații suficiente pentru a permite o examinare completă a motivului de îngrijorare exprimat de una dintre părțile contractante;

(b) dacă părțile contractante nu reușesc să soluționeze problema prin consultări în termen de treizeci (30) de zile de la inițierea consultărilor sau în cazul în care consultările nu sunt demarate în termen de treizeci (30) de zile de la primirea cererii privind o presupusă încălcare a alineatelor (5) și (6) de mai sus, partea contractantă care a solicitat consultările are dreptul de a suspenda exercitarea drepturilor acordate prin prezentul acord transportatorului sau transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante, refuzând, retrăgând, revocând sau suspendând autorizația de operare, sau de a impune exercitarea acestor drepturi în condițiile pe care le consideră necesare ori de a impune taxe sau de a lua alte măsuri. Orice măsură luată în temeiul prezentului alineat trebuie să fie adecvată, proporțională și limitată la strictul necesar prin domeniul și durata sa de aplicare.

#### Antitrust

(10) Fiecare parte contractantă aplică cu eficacitate legislația antitrust în conformitate cu alineatul (2) și interzice transportatorului sau transportatorilor aerieni:

(a) în legătură cu orice alt transportator sau transportatori aerieni, să încheie acorduri, să ia decizii sau să se angajeze în practici concertate care sunt susceptibile să afecteze serviciile de transport aerian către/dinspre partea contractantă respectivă și care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței. Această interdicție poate fi declarată inaplicabilă atunci când acordurile, deciziile sau practicile respective contribuie la îmbunătățirea producției sau a distribuției serviciilor ori la promovarea progresului tehnic sau

economic, rezervând în același timp consumatorilor o parte echitabilă din beneficiul rezultat, fără: (i) a impune întreprinderilor în cauză restricții care nu sunt indispensabile pentru atingerea acestor obiective; (ii) a da acestor transportatori aerieni posibilitatea de a elimina concurența, pentru o parte semnificativă a serviciilor în cauză, și

(b) să abuzeze de o poziție dominantă susceptibilă să afecteze serviciile de transport aerian către/dinspre partea respectivă.

(11) Fiecare dintre părțile contractante încredințează aplicarea legislației antitrust menționate la alineatul (10) de mai sus exclusiv autorității sale independente competente în materie de concurență și/sau instanței sale.

(12) Fără a aduce atingere oricărei măsuri luate de autoritatea competentă responsabilă pentru concurență și/sau instanței responsabile pentru punerea în aplicare a normelor menționate la alineatul (10), dacă una dintre părțile contractante consideră că un transportator aerian este victima unei presupuse încălcări a alineatului (10) de mai sus și dacă acest lucru poate fi dovedit, ea poate transmite observații celeilalte părți contractante, în scris. După ce a informat cealaltă parte contractantă, o parte se poate adresa, de asemenea, instituțiilor publice competente pe teritoriul celeilalte părți contractante, în special entităților publice de la nivel național, regional sau local, pentru a discuta chestiuni legate de prezentul articol. În plus, una dintre părțile contractante poate solicita consultări cu privire la acest subiect cu cealaltă parte contractantă, pentru a soluționa problema. Aceste consultări au loc în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii cererii. În acest interval de timp, părțile contractante fac schimb de informații suficiente pentru a permite o examinare completă a motivului de îngrijorare exprimat de una dintre părți.

(13) Dacă părțile contractante nu reușesc să soluționeze problema prin consultări în termen de treizeci (30) de zile de la inițierea consultărilor sau în cazul în care consultările nu sunt demarate în termen de treizeci (30) de zile de la primirea cererii privind o presupusă încălcare a alineatului (10) și cu condiția ca autoritatea sau instanța competentă în domeniul concurenței să fi constatat o încălcare a normelor antitrust, partea contractantă care a solicitat consultările are dreptul de a suspenda exercitarea drepturilor acordate prin prezentul acord transportatorului sau transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante, refuzând, retrăgând, revocând sau suspendând autorizația de operare, sau de a impune exercitarea acestor drepturi în condițiile pe care le consideră necesare ori de a impune drepturi sau de a lua alte măsuri. Orice măsură luată în temeiul prezentului alineat trebuie să fie adecvată, proporțională și limitată la strictul necesar prin domeniul și durata sa de aplicare.

## **ARTICOLUL 8**

### **Activități comerciale**

Sub rezerva prevederilor tranzitorii stabilite în anexa I la prezentul acord, părțile contractante se asigură că legislația, reglementările sau procedurile lor aplicabile prevăd cel puțin

implementarea și aplicarea cerințelor de reglementare și a normelor referitoare la transportul aerian indicate în anexa II partea A.

### **Desfășurarea activităților**

(1) Părțile contractante convin că obstacolele din calea desfășurării activităților cu care se confruntă operatorii economici ar periclita avantajele pe care le conferă prezentul acord. Prin urmare, părțile contractante ar trebui să se angajeze într-un proces eficace și reciproc de eliminare a obstacolelor din calea desfășurării activităților operatorilor economici ai ambelor părți contractante, atunci când aceste obstacole riscă să împiedice operațiunile comerciale, să denatureze concurența sau să stânjenească dezvoltarea unor condiții de concurență echitabile.

(2) Comitetul mixt prevăzut la articolul 21 (Comitetul mixt) din prezentul acord stabilește un proces de cooperare privind desfășurarea activităților și oportunitățile comerciale; el urmărește progresele înregistrate în vederea abordării în mod eficace a obstacolelor din calea desfășurării activităților operatorilor economici și analizează periodic evoluțiile, în special în ceea ce privește trecerea la modificări legislative și de reglementare. În conformitate cu prevederile articolului 21 (Comitetul mixt) din prezentul acord, o parte contractantă poate solicita o reuniune a comitetului mixt pentru a examina orice aspect legat de aplicarea prezentului articol.

### **Reprezentanți ai transportatorilor aerieni**

(3) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante au dreptul de a-și stabili pe teritoriul celeilalte părți contractante birourile și instalațiile necesare pentru furnizarea de servicii în temeiul prezentului acord.

(4) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante sunt autorizați, în conformitate cu actele cu putere de lege ale celeilalte părți contractante referitoare la intrare, la ședere și la ocuparea forței de muncă, să aducă și să mențină pe teritoriul celeilalte părți contractante personal comercial, de conducere, de vânzare, tehnic și operațional și orice alt personal specializat necesar pentru furnizarea serviciilor aeriene. Cele două părți contractante facilitează și accelerează acordarea permiselor de muncă, dacă sunt necesare, pentru personalul angajat în birouri conform prezentului alineat, inclusiv pentru personalul care efectuează anumite misiuni temporare care nu depășesc nouăzeci (90) de zile, sub rezerva actelor cu putere de lege în vigoare. Transportatorii aerieni ai celor două părți contractante nu sunt obligați să aibă un partener local.

### **Handling la sol**

(5) (a) Fără a aduce atingere prevederilor de la litera (b) de mai jos, fiecare transportator aerian al unei părți contractante are dreptul, pe teritoriul celeilalte părți contractante:

(i) să își asigure propriile servicii de handling la sol („handling propriu”) sau

(ii) să aleagă din rândul furnizorilor concurenți de servicii de handling la sol complete sau parțiale, dacă actele cu putere de lege ale fiecărei părți contractante care reglementează accesul la piață al furnizorilor respectivi permit acest lucru și dacă astfel de furnizori sunt prezenți pe piață.

(b) Drepturile stabilite la primul paragraf litera (a) punctele (i) și (ii) sunt supuse doar constrângerilor specifice de spațiu sau de capacitate care rezultă din necesitatea de a asigura exploatarea în deplină siguranță a aeroportului. Dacă astfel de constrângeri stânenesc, împiedică sau limitează handlingul propriu și în lipsa unei concurențe efective între furnizorii de servicii de handling la sol, partea contractantă în cauză se asigură că ansamblul acestor servicii este pus la dispoziția tuturor transportatorilor aerieni în condiții echitabile și corespunzătoare pentru toți transportatorii aerieni; tarifele serviciilor respective sunt determinate pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.

(6) Fiecare furnizor de servicii de handling la sol, indiferent că este sau nu transportator aerian, are dreptul să furnizeze, pe teritoriul celeilalte părți contractante, servicii de handling la sol transportatorilor aerieni care își desfășoară activitatea pe același aeroport, pe bază de autorizație și conform legilor și reglementărilor în vigoare.

#### **Alocarea sloturilor orare în aeroporturi**

(7) Fiecare parte contractantă se asigură că procedurile, orientările și normele sale de gestionare a sloturilor orare aplicabile aeroporturilor de pe teritoriul său sunt aplicate în mod independent, transparent, eficace și nediscriminatoriu și nu constituie o piedică în calea accesului la piețe.

#### **Planuri operaționale, programe și orare**

(8) O parte contractantă poate solicita notificarea, în scop strict informativ, a planurilor operaționale, a programelor și a orarelor serviciilor aeriene operate în temeiul prezentului acord. Dacă o parte contractantă solicită o astfel de notificare, ea reduce la minimum sarcina administrativă legată de cerințele și de procedurile de notificare pentru intermediarii din domeniul transportului aerian și pentru transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante.

#### **Vânzări, cheltuieli locale și transfer de fonduri**

(9) Orice transportator aerian al fiecărei părți contractante are dreptul să se angajeze în vânzarea de servicii aeriene și de prestații accesorii legate de serviciile respective, în numele său sau al altui transportator aerian, pe teritoriul celeilalte părți contractante, în mod direct și/sau, în funcție de propria decizie, prin intermediul agenților săi sau al oricărui alt intermediar desemnat de el, prin internet sau prin orice alt mijloc disponibil. Fiecare transportator aerian are dreptul să vândă astfel de servicii și orice persoană este liberă să le

achiziționeze, în moneda teritoriului în cauză sau într-o valută liber convertibilă, în conformitate cu reglementările valutare naționale în vigoare.

(10) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante sunt autorizați să plătească în moneda locală sau într-o valută liber convertibilă, în conformitate cu reglementările valutare naționale în vigoare, cheltuielile suportate pe teritoriul celeilalte părți contractante, în special, dar nu exclusiv pentru achiziționarea de carburant.

(11) La cerere, orice transportator aerian are dreptul de a converti într-o valută liber convertibilă și de a transfera, în orice moment și în orice mod, orice excedent de venituri în raport cu cheltuielile sale locale, către o țară aleasă de el, fără restricții sau taxe, la rata de schimb în vigoare în momentul efectuării cererii de transfer.

Procedurile administrative legate de conversia și de transferul excedentelor de venituri sunt aplicabile în conformitate cu reglementările valutare în vigoare proprii fiecărei părți. Conversia și transferul nu fac obiectul niciunei taxe, cu excepția celor care sunt percepute în mod normal de bănci pentru efectuarea conversiei și a transferului în cauză.

### **Acorduri de cooperare comercială**

(12) Orice transportator aerian al unei părți contractante poate, în cadrul operării sau furnizării de servicii aeriene în temeiul prezentului acord, să încheie acorduri de cooperare comercială, precum acorduri de rezervare de capacitate sau de partajare de cod, cu:

(a) unul sau mulți transportatori aerieni ai părților contractante și

(b) unul sau mai mulți transportatori aerieni ai unei țări terțe și

(c) unul sau mai mulți furnizori de servicii de transport de suprafață, terestru sau maritim, din orice țară;

cu condiția ca: (i) transportatorul care exploatează serviciul să dețină drepturile de trafic adecvate și (ii) transportatorii care comercializează serviciul să dețină drepturile corespunzătoare pentru rutele în cauză și (iii) acordurile respective să îndeplinească cerințele de siguranță și de concurență aplicabile în mod normal acordurilor de acest tip.

(13) În cazul unui transport de pasageri efectuat cu un zbor care face obiectul unor acorduri de cooperare comercială, cumpărătorul trebuie să fie informat, în momentul vânzării biletului de avion sau la check-in sau, în orice caz, înainte de îmbarcare dacă este vorba despre un zbor de legătură fără check-in, cu privire la identitatea furnizorului care va asigura fiecare segment al serviciului.

### **Servicii intermodale**

(14) În ceea ce privește transportul de pasageri, furnizorii de servicii de transport de suprafață nu intră sub incidența actelor cu putere de lege care reglementează transportul aerian

din simplul motiv că transportul de suprafață este asigurat de un transportator aerian în nume propriu.

(15) În pofida oricăror alte prevederi din prezentul acord, transportatorii aerieni și furnizorii indirecti de servicii de transport de marfă ai părților contractante sunt autorizați, fără restricție, să utilizeze, în legătură cu transportul aerian internațional, orice mijloc de transport de suprafață pentru transportarea mărfurilor având ca destinație sau provenind din orice punct situat pe teritoriul părților contractante sau provenind de pe orice aeroport recunoscut la nivel internațional cu structuri vamale, și dispun, acolo unde este cazul, de dreptul de a transporta mărfuri sub supraveghere vamală în conformitate cu actele cu putere de lege aplicabile. Aceste mărfuri, fie că sunt transportate pe căi de suprafață sau pe calea aerului, au acces la operațiunile de înregistrare și la structurile vamale din aeroporturi. Transportatorii aerieni pot alege să își efectueze propriul transport de suprafață sau să îl încredințeze altor furnizori de servicii de transport de suprafață, inclusiv altor transportatori aerieni sau unor furnizori indirecti de servicii de transport aerian de marfă. Aceste servicii intermodale de transport de marfă pot fi oferite la un tarif forfetar unic care include transportul aerian și transportul de suprafață, cu condiția ca expeditorii să nu fie induși în eroare asupra naturii și modalităților acestor transporturi.

### **Franciză și atribuirea unui nume de marcă**

(16) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante au dreptul de a încheia contracte de franciză sau de atribuire a numelui de marcă cu întreprinderi, inclusiv transportatori aerieni, ale oricăreia dintre părțile contractante sau ale unei țări terțe, cu condiția ca respectivii transportatori aerieni să dispună de autorizațiile adecvate și să respecte condițiile impuse de actele cu putere de lege aplicate de părțile contractante în cazul unor astfel de contracte, în special cele ce impun dezvăluirea identității transportatorului aerian care furnizează serviciul.

### **Închiriere**

(17) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți contractante pot încheia contracte în vederea furnizării de aeronave cu sau fără echipaj, pentru operarea de servicii aeriene internaționale, cu:

(a) orice transportator aerian al părților contractante și

(b) unul sau mai mulți transportatori aerieni ai unei țări terțe,

cu condiția ca toți participanții la aceste contracte să dispună de autorizațiile adecvate și să respecte condițiile impuse de actele cu putere de lege aplicate de părțile contractante în cazul unor astfel de contracte. Niciuna dintre cele două părți contractante nu impune transportatorului aerian care furnizează aeronavele să dispună de drepturi de trafic în temeiul prezentului acord pentru rutele pe care vor fi exploatate aeronavele. Părțile contractante pot impune ca aceste contracte să fie aprobate de autoritățile lor competente. Atunci când una

dintre părțile contractante impune o astfel de aprobare, în mod nediscriminatoriu, ea limitează la minimum sarcina administrativă aferentă procedurilor de aprobare pentru transportatorii aerieni.

## ARTICOLUL 9

### Taxe vamale și alte taxe

(1) La sosirea pe teritoriul uneia dintre părțile contractante, aeronavele utilizate pentru un serviciu aerian internațional de transportatorii aerieni ai celeilalte părți contractante, precum și echipamentele lor obișnuite, carburantul, lubrifianții, consumabilele tehnice, echipamentele de la sol și piesele de schimb (inclusiv motoarele), proviziile de bord (în special alimentele, băuturile răcoritoare și băuturile alcoolice, tutunul și orice alte produse destinate comercializării către pasageri sau utilizării în cantități limitate în timpul zborului) și alte articole destinate să fie folosite pentru exploatarea sau întreținerea aeronavelor care furnizează un serviciu aerian internațional sau care sunt utilizate doar în aceste scopuri sunt scutite, pe bază de reciprocitate, de toate restricțiile la import, taxele pe proprietate sau impozitele pe capital, taxele vamale, accizele și alte taxe similare care (a) sunt impuse de autoritățile naționale sau locale sau de Uniunea Europeană și (b) nu sunt calculate în funcție de costul serviciului prestat, cu condiția ca aceste echipamente și provizii să rămână la bordul aeronavelor.

(2) Sunt scutite de asemenea, pe bază de reciprocitate, de la plata taxelor, impozitelor și impunerilor menționate la alineatul (1) din prezentul articol, cu excepția taxelor calculate în funcție de costul serviciului furnizat:

(a) proviziile de bord importate sau obținute pe teritoriul unei părți contractante și luate, în cantități rezonabile, la bordul unei aeronave care pleacă a unui transportator aerian al celeilalte părți contractante, care furnizează un serviciu aerian internațional, chiar dacă aceste provizii sunt destinate să fie utilizate pentru segmentul de călătorie efectuat deasupra respectivului teritoriu;

(b) echipamentele de la sol și piesele de schimb (în special motoarele) importate pe teritoriul uneia dintre părțile contractante și destinate operațiunilor de întreținere, de revizie sau de reparație a aeronavelor unui transportator aerian al celeilalte părți contractante care furnizează un serviciu aerian internațional;

(c) carburantul, lubrifianții și consumabilele tehnice importate sau obținute pe teritoriul uneia dintre părțile contractante pentru a fi utilizate la o aeronavă a unui transportator aerian al celeilalte părți contractante care furnizează un serviciu aerian internațional, chiar dacă aceste articole sunt destinate să fie utilizate pentru segmentul de călătorie efectuat deasupra respectivului teritoriu;

(d) imprimarele, conform legislației vamale a fiecărei părți contractante, importate sau obținute pe teritoriul uneia dintre părțile contractante și luate la bordul unei aeronave care pleacă a unui transportator aerian al celeilalte părți contractante, care furnizează un serviciu

aerian internațional, chiar dacă aceste articole sunt destinate să fie utilizate pentru segmentul de călătorie efectuat deasupra respectivului teritoriu și

(e) echipamentele de siguranță și de securitate utilizate în aeroporturi sau în terminalele de marfă.

(3) În pofida oricăror prevederi contrare, nicio prevedere din prezentul acord nu împiedică o parte contractantă să aplice impozite sau taxe pe carburantul furnizat pe teritoriul său, în mod nediscriminatoriu, în vederea utilizării de către o aeronavă a unui transportator aerian care operează între două puncte de pe teritoriul său.

(4) Echipamentele obișnuite ale aeronavelor, precum și materialele, consumabilele și piesele de schimb menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, păstrate în mod normal la bordul aeronavelor exploatate de un transportator aerian al uneia dintre părțile contractante, pot fi descărcate pe teritoriul celeilalte părți contractante numai cu aprobarea prealabilă a autorităților vamale ale acesteia, putându-se impune să fie ținute sub supravegherea sau controlul autorităților menționate până în momentul în care sunt reexportate sau cedate în alt mod în conformitate cu reglementările vamale în vigoare ale celor două părți contractante.

(5) Scutirile prevăzute de prezentul articol sunt de asemenea acordate în cazul în care transportatorii aerieni ai unei părți contractante au încheiat cu alt transportator aerian, care beneficiază de scutiri similare acordate de cealaltă parte contractantă, contracte pentru împrumutul sau transferul articolelor menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol pe teritoriul celeilalte părți contractante.

(6) Nicio prevedere din prezentul acord nu interzice unei părți contractante să aplice impozite sau taxe la vânzarea articolelor care nu sunt destinate consumului la bordul unei aeronave pe un segment al serviciului aerian dintre două puncte situate pe teritoriul său unde este permisă îmbarcarea sau debarcarea.

(7) Bagajele și mărfurile aflate în tranzit direct pe teritoriul unei părți contractante sunt scutite de impozite, taxe vamale și alte taxe similare care nu sunt calculate în funcție de costul serviciului prestat.

(8) Se poate impune ca echipamentele și consumabilele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol să fie plasate sub supravegherea sau controlul autorităților competente.

(9) Prevederile prezentului acord nu afectează regimul taxei pe valoarea adăugată (TVA), cu excepția aplicării acestei taxe asupra importurilor.

(10) Prezentul acord nu modifică prevederile convențiilor respective în vigoare dintre un stat membru și Tunisia privind evitarea dublei impuneri a venitului și a capitalului.

## **ARTICOLUL 10**

### **Redevențe de utilizare**

(1) Sub rezerva prevederilor tranzitorii stabilite în anexa I la prezentul acord, părțile contractante se asigură că legislația, reglementările sau procedurile lor aplicabile prevăd cel puțin implementarea și aplicarea cerințelor de reglementare și a normelor referitoare la transportul aerian indicate în anexa II partea A.

(2) Fiecare parte contractantă se asigură că taxele de utilizare care pot fi impuse de autoritățile sau de organismele sale competente în materie de taxe transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană și de control al traficului aerian sunt nediscriminatorii și calculate în funcție de costuri. În orice caz, aceste taxe de utilizare nu pot fi impuse transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante în condiții mai puțin favorabile decât condițiile cele mai favorabile acordate unui alt transportator aerian.

(3) Fiecare parte contractantă se asigură că taxele de utilizare care pot fi impuse de autoritățile sau de organismele sale competente în materie de taxe transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante pentru utilizarea infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare și de securitate aeriană, precum și a infrastructurilor și a serviciilor aferente, cu excepția taxelor percepute pentru furnizarea serviciilor descrise la articolul 8 (Activități comerciale) alineatul (5) din prezentul acord, sunt juste, rezonabile, nu duc la discriminări incorecte, nu discriminează pe motiv de naționalitate și sunt distribuite echitabil între categoriile de utilizatori. Fără a aduce atingere articolului 15 (Managementul traficului aerian) alineatul (1), aceste taxe pot reflecta, fără a depăși însă, costul integral pe care autoritățile sau organismele competente în materie de taxe îl suportă pentru furnizarea infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare și de securitate aeriană corespunzătoare în cadrul aeroportului sau al sistemului aeroportuar respectiv. Aceste taxe de utilizare pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor după amortizare. Instalațiile și serviciile care fac obiectul acestor taxe de utilizare sunt furnizate pe baze eficiente și economice. În orice caz, aceste taxe nu pot fi impuse transportatorilor aerieni ai celeilalte părți contractante în condiții mai puțin favorabile decât condițiile cele mai favorabile acordate unui alt transportator aerian la momentul impunerii lor.

(4) Fiecare parte contractantă impune ca autoritățile sau organismele competente în materie de taxe de pe teritoriul său și transportatorii aerieni care folosesc serviciile și instalațiile să inițieze consultări și să își împărtășească informațiile necesare pentru a permite evaluarea precisă a caracterului rezonabil al taxelor de utilizare, în conformitate cu principiile enunțate la alineatele (2) și (3) din prezentul articol. Fiecare parte contractantă se asigură că autoritățile sau organismele competente în materie de taxe informează utilizatorii, într-un termen rezonabil, cu privire la orice proiect de modificare a taxelor de utilizare, pentru ca utilizatorii să își poată exprima opiniile și prezenta observațiile.

## **ARTICOLUL 11**

### **Tarife pentru transportul de pasageri și de marfă**

(1) Părțile contractante autorizează stabilirea liberă a tarifelor pentru pasageri și pentru marfă de către transportatorii aerieni ai părților contractante, pe baza unei concurențe libere și loiale.

(2) Fiecare parte contractantă poate impune, în mod nediscriminatoriu, ca transportatorii aerieni ai celor două părți contractante să notifice autorităților sale competente, în mod simplificat și în scop strict informativ, tarifele oferite pentru serviciile cu plecare de pe teritoriul său. Această notificare poate fi solicitată din partea transportatorilor aerieni cel mai devreme atunci când se face oferta inițială a tarifului pentru pasageri sau pentru marfă.

(3) Se pot purta discuții între autoritățile competente, în special cu privire la aspecte precum cerințele și procedurile referitoare la notificarea tarifelor pentru pasageri și pentru marfă, precum și la caracterul injust, nerezonabil, discriminatoriu sau subvenționat al tarifelor.

## **ARTICOLUL 12**

### **Statistici**

(1) Fiecare parte contractantă pune la dispoziția celeilalte părți contractante, în mod nediscriminatoriu, statisticile disponibile privind serviciile aeriene operate în cadrul prezentului acord, care sunt impuse de legislația și de reglementările respective ale celor două părți contractante și care pot fi solicitate în mod rezonabil.

(2) Părțile contractante cooperează, în special în cadrul comitetului mixt instituit în temeiul articolului 21 (Comitetul mixt) din prezentul acord, pentru a facilita schimbul de date statistice între ele în scopul monitorizării evoluției serviciilor aeriene operate în cadrul prezentului acord.

## TITLUL II

### COOPERARE ÎN MATERIE DE REGLEMENTARE

#### ARTICOLUL 13

##### Siguranța aviației

(1) Sub rezerva prevederilor tranzitorii stabilite în anexa I la prezentul acord, părțile contractante se asigură că legislația, reglementările sau procedurile lor aplicabile prevăd cel puțin implementarea și aplicarea cerințelor de reglementare și a normelor referitoare la transportul aerian indicate în anexa II partea B.

(2) Autoritățile competente ale părților contractante recunosc, în vederea operării serviciilor aeriene reglementate de prezentul acord, valabilitatea certificatelor de navigabilitate, a certificatelor de competență și a licențelor eliberate sau validate de cealaltă parte contractantă și aflate încă în vigoare, cu condiția ca cerințele de obținere sau de validare a unor astfel de certificate sau de licențe să fie echivalente sau superioare standardelor minime care pot fi stabilite în temeiul convenției. Cu toate acestea, autoritățile competente pot refuza recunoașterea valabilității, pentru survolarea propriului teritoriu, a certificatelor de competență și a licențelor propriilor resortisanți eliberate sau validate de autoritățile celeilalte părți.

(3) Părțile contractante pot solicita în orice moment consultări cu privire la standardele de siguranță în vigoare ale celeilalte părți contractante.

(4) Părțile contractante se asigură că o aeronavă a unei părți contractante care este suspectată de neconformitate cu standardele internaționale de siguranță aeriană stabilite în temeiul convenției și care aterizează pe un aeroport deschis traficului aerian internațional situat pe teritoriul celeilalte părți contractante face obiectul unei inspecții la platformă efectuate de autoritățile competente ale celeilalte părți contractante și al unor inspecții la bord și în exteriorul aeronavei, pentru a se verifica valabilitatea documentelor aeronavei și a documentelor echipajului acesteia, precum și starea în care se prezintă aeronava și echipamentele sale.

(5) Autoritățile competente ale oricăreia dintre părțile contractante pot lua imediat toate măsurile corespunzătoare atunci când au motive rezonabile să considere că:

(a) o aeronavă, un produs sau exploatarea unei aeronave nu îndeplinește standardele minime stabilite în temeiul convenției sau cerințele de reglementare menționate în partea B din anexa II la prezentul acord, după caz;

(b) există motive de îngrijorare serioase cu privire la faptul că o aeronavă, un produs sau exploatarea unei aeronave ar putea să nu îndeplinească standardele minime stabilite în temeiul convenției sau cerințele de reglementare menționate în partea B din anexa II la prezentul acord, după caz, sau

(c) există motive de îngrijorare serioase cu privire la faptul că standardele minime stabilite în temeiul convenției sau cerințele de reglementare menționate în partea B din anexa II la prezentul acord, după caz, ar putea să nu fie menținute în vigoare sau aplicate în mod corect.

(6) În cazul în care autoritățile competente ale unei părți contractante decid să ia măsuri în temeiul prevederilor alineatului (5), ele informează fără întârziere autoritățile competente ale celeilalte părți contractante, justificându-și decizia.

(7) Orice măsură luată de una dintre părțile contractante în conformitate cu alineatul (5) din prezentul articol este revocată de îndată ce cauza care a stat la baza acestei măsuri a dispărut.

(8) Dacă măsurile luate în temeiul alineatului (5) nu sunt abandonate atunci când nu mai sunt justificate, părțile contractante au posibilitatea de a aduce acest aspect în atenția comitetului mixt.

## **ARTICOLUL 14**

### **Securitatea aviației**

(1) Sub rezerva prevederilor tranzitorii stabilite în anexa I la prezentul acord, părțile contractante se asigură că legislația, reglementările sau procedurile lor aplicabile prevăd cel puțin implementarea și aplicarea cerințelor de reglementare și a normelor referitoare la transportul aerian indicate în anexa II partea C.

(2) Respectând și ținând pe deplin seama de suveranitatea lor respectivă, părțile contractante pot accepta ca unul sau mai multe dintre aeroporturile lor să facă obiectul unei vizite ale celeilalte părți contractante în legătură cu măsurile de siguranță aeriană care sunt implementate în aeroportul sau aeroporturile respective. Părțile contractante instituie mecanismele necesare pentru a asigura schimbul de informații cu privire la rezultatele acestor vizite.

(3) Fiecare parte contractantă își reafirmă obligația față de cealaltă parte contractantă de a garanta securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, în special obligațiile în temeiul convenției, al Convenției privind infracțiunile și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, al Convenției pentru combaterea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, al Convenției pentru combaterea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971, al Protocolului pentru combaterea actelor ilicite de violență în aeroporturile care deservesc aviația civilă internațională, semnat la Montreal la 24 februarie 1988, și al Convenției privind marcarea explozibililor plastici și în folie în scopul detectării, semnată la Montreal la 1 martie 1991, în măsura în care ambele părți contractante sunt părți la aceste convenții, precum și al tuturor celorlalte convenții și protocoale referitoare la securitatea aviației civile la care ambele părți contractante sunt părți.

(4) Părțile contractante își acordă reciproc, la cerere, toată asistența necesară pentru prevenirea actelor de capturare ilicită a aeronavelor și a altor acte ilicite săvârșite împotriva siguranței acestor aeronave, a pasagerilor și echipajului acestora, a aeroporturilor și a

instalațiilor și serviciilor de navigație aeriană, precum și pentru prevenirea oricărei alte amenințări la adresa securității aviației civile.

(5) În cadrul relațiilor lor mutuale, părțile contractante respectă standardele de securitate a aviației și, dacă le aplică, practicile recomandate stabilite de OACI și desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago, în măsura în care aceste dispoziții sunt aplicabile părților contractante. Ele impun operatorilor de aeronave care sunt înmatriculate pe teritoriul lor, operatorilor de aeronave cu sediul principal de activitate sau cu rezidența permanentă pe teritoriul lor și operatorilor aeroporturilor situate pe teritoriul lor să respecte aceste dispoziții privind securitatea aviației.

(6) Fiecare parte contractantă se asigură că pe teritoriul său se aplică în mod efectiv măsuri pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită, inclusiv (dar fără a se limita la) controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor lor de mână, controlul de securitate al bagajelor de cală și controlul de securitate al altor persoane decât pasagerii, inclusiv al echipajului, precum și al obiectelor pe care le transportă aceste persoane, verificarea și controlul de securitate al mărfurilor, al poștei, al proviziilor de bord și al consumabilelor destinate aeroporturilor, precum și controlul accesului la zona de operațiuni aeriene și la zonele de securitate cu acces restricționat. Aceste măsuri sunt adaptate pentru a face față amenințărilor din ce în ce mai mari la adresa securității aviației. Fiecare parte contractantă convine cu privire la faptul că operatorilor săi de aeronave ar putea să li se impună respectarea dispozițiilor privind securitatea aviației menționate la alineatul (5) din prezentul articol, precum și a altor dispoziții privind securitatea aviației pe care cealaltă parte contractantă le impune pentru intrarea, ieșirea sau staționarea pe teritoriul acestei celeilalte părți contractate.

(7) Respectând și ținând pe deplin seama de suveranitatea celeilalte părți contractante, o parte contractantă poate adopta măsuri de securitate privind intrarea pe teritoriul său, precum și măsuri de urgență, pentru a face față unei amenințări specifice la adresa securității, care ar trebui să fie comunicate fără întârziere celeilalte părți contractante. Fiecare parte contractantă analizează într-un spirit pozitiv orice cerere care îi este adresată de cealaltă parte contractantă în vederea asigurării faptului că sunt luate măsuri speciale de securitate rezonabile pentru a face față unei anumite amenințări, iar prima parte contractantă ține seama de măsurile de securitate deja aplicate de cealaltă parte contractantă și de punctul de vedere exprimat de aceasta din urmă. Cu toate acestea, fiecare parte contractantă recunoaște că nicio prevedere a prezentului articol nu limitează posibilitatea unei părți contractante de a refuza accesul la teritoriul său oricărui zbor despre care consideră că prezintă o amenințare la adresa securității sale. Cu excepția cazurilor de urgență în care acest lucru nu este posibil în mod rezonabil, fiecare parte contractantă informează în prealabil cealaltă parte contractantă cu privire la orice măsură specială de securitate pe care intenționează să o introducă și care ar putea avea un impact financiar sau operațional semnificativ asupra serviciilor aeriene menționate în prezentul acord. Fiecare parte contractantă poate solicita o întrunire a comitetului mixt menționat la articolul 21 (Comitetul mixt) din prezentul acord pentru a dezbate aceste măsuri de securitate.

(8) În cazul unor acte de capturare ilicită a unor aeronave civile sau al unei amenințări în acest sens sau în cazul altor acte ilicite săvârșite împotriva siguranței acestor aeronave, a pasagerilor și a echipajelor acestora, a aeroporturilor sau a instalațiilor și serviciilor de navigație aeriană, părțile contractante își acordă reciproc asistență prin facilitarea comunicațiilor și a celorlalte măsuri adecvate destinate să pună capăt în mod rapid și sigur incidentului sau amenințării respective.

(9) Fiecare parte contractantă ia toate măsurile pe care le consideră realizabile pentru a se asigura că o aeronavă care face obiectul unei capturări ilicite sau al altor acte de intervenție ilicită și care se află la sol pe teritoriul său este reținută la sol, cu excepția cazului în care plecarea sa este indispensabilă dintr-un motiv imperios de a proteja vieți umane. Dacă este posibil, astfel de măsuri sunt luate în urma unor consultări reciproce.

(10) În cazul în care o parte contractantă are motive întemeiate să creadă că cealaltă parte contractantă nu a respectat prevederile în materie de securitate a aviației din prezentul articol, ea solicită consultări imediate cu cealaltă parte contractantă.

(11) Fără a aduce atingere prevederilor articolului 4 (Refuzarea, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizației) din prezentul acord, imposibilitatea de a ajunge la un acord satisfăcător în termen de cincisprezece (15) zile de la data unei astfel de solicitări constituie un motiv pentru a refuza, a revoca, a limita sau a condiționa autorizația de operare a unuia sau mai multor transportatori aerieni ai acestei alte părți contractante.

(12) Atunci când devine necesar din cauza unei amenințări imediate și extraordinare, o parte contractantă poate lua măsuri provizorii înainte de expirarea acestui termen de cincisprezece (15) zile menționat la alineatul (11) din prezentul articol.

(13) Orice măsură adoptată în temeiul alineatului (11) din prezentul articol este suspendată imediat ce cealaltă parte s-a conformat integral prevederilor prezentului articol.

## **ARTICOLUL 15**

### **Managementul traficului aerian**

(1) Sub rezerva prevederilor tranzitorii stabilite în anexa I la prezentul acord, părțile contractante se asigură că legislația, reglementările sau procedurile lor aplicabile prevăd cel puțin implementarea și aplicarea cerințelor de reglementare și a normelor referitoare la transportul aerian indicate în anexa II partea D la prezentul acord și, în domeniile care nu sunt acoperite de cadrul de reglementare al Uniunii Europene, a procedurilor OACI privind serviciile de navigație aeriană, în condițiile menționate în continuare.

(2) Părțile contractante se angajează să asigure cel mai înalt grad de cooperare în domeniul managementului traficului aerian, în vederea extinderii cerului unic european pentru a include Tunisia și, de asemenea, în vederea consolidării standardelor de siguranță actuale și a eficacității globale a traficului aerian general în Europa, a optimizării capacităților și a reducerii la minimum a întârzierilor. În acest scop, Tunisia se va implica în activitatea

Comitetului pentru cerul unic în calitate de observator. Comitetul mixt este responsabil cu monitorizarea și facilitarea cooperării în domeniul managementului traficului aerian.

(3) Pentru a facilita atingerea obiectivelor cerului unic european pe teritoriile lor:

(a) Tunisia ia măsurile necesare pentru a-și adapta serviciile de navigație aeriană și structurile instituționale și de supraveghere pentru managementul traficului aerian în conformitate cu cerul unic european, în special în ceea ce privește siguranța aviației;

(b) Tunisia, în special, instituie o autoritate națională de control relevantă care să fie independentă cel puțin funcțional de furnizorul sau de furnizorii de servicii de navigație aeriană;

(c) Uniunea Europeană implică Tunisia în inițiativele operaționale relevante din domeniul serviciilor de navigație aeriană, al spațiului aerian și al interoperabilității care rezultă din cerul unic european, în special prin:

- i). cooperarea cu sau asocierea Tunisiei la un bloc funcțional de spațiu aerian;
- ii). participarea la funcțiile rețelei cerului unic european, în special schimbul de date privind fluxurile de trafic;
- iii). alinierea cu planurile de implementare a SESAR;
- iv). consolidarea interoperabilității și

(d) părțile contractante cooperează în domeniul schemei de performanță a Uniunii Europene în vederea optimizării eficacității globale a zborurilor, a reducerii costurilor și a îmbunătățirii siguranței și capacității sistemelor existente. Cooperarea se va axa în special pe instrumentele măsurilor de monitorizare a indicatorilor de performanță și pe utilizarea unor instrumente privind gestionarea și configurarea spațiului aerian.

## **ARTICOLUL 16**

### **Protecția mediului**

(1) Sub rezerva prevederilor tranzitorii stabilite în anexa I la prezentul acord, părțile contractante se asigură că legislațiile, reglementările sau procedurile lor aplicabile prevăd cel puțin implementarea și aplicarea cerințelor de reglementare și a normelor referitoare la transportul aerian indicate în anexa II partea E.

(2) Părțile contractante sprijină necesitatea de a proteja mediul înconjurător, favorizând dezvoltarea durabilă a aviației. Părțile contractante se angajează să coopereze pentru a identifica provocările legate de impactul aviației asupra mediului.

(3) Părțile contractante recunosc importanța colaborării în vederea examinării și a reducerii cât mai mult posibil a efectelor aviației asupra mediului, în concordanță cu obiectivele prezentului acord.

(4) Părțile contractante recunosc importanța luptei împotriva schimbărilor climatice și, prin urmare, a luptei împotriva emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) legate de aviație, atât la nivel național, cât și la nivel internațional. Părțile contractante convin să intensifice cooperarea cu privire la aceste aspecte, inclusiv prin acorduri multilaterale pertinente, în special prin implementarea de măsuri globale bazate pe piață, conform celor convenite în cadrul celei de a 39-a Adunări a OACI, și prin utilizarea mecanismului de dezvoltare durabilă instituit prin articolul 6.4 din Acordul de la Paris în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice pentru dezvoltarea de măsuri internaționale globale bazate pe piață în vederea reducerii emisiilor de GES în sectorul aviației și pentru orice alt aspect prevăzut la articolul 6 menționat care prezintă un interes deosebit pentru emisiile datorate aviației internaționale.

(5) Părțile contractante se angajează să facă schimb de informații și să mențină un dialog periodic între experți în vederea consolidării cooperării pentru reducerea impactului aviației asupra mediului, inclusiv:

(a) cercetarea și dezvoltarea unor tehnologii aeronautice ecologice;

(b) inovarea în domeniul managementului traficului aerian în vederea reducerii efectelor aviației asupra mediului;

(c) cercetarea și dezvoltarea de noi carburanți durabili pentru aviație;

(d) schimbul de opinii cu privire la aspectele legate de efectele aviației asupra mediului și de reducerea emisiilor din sectorul aviației care au un impact asupra climei și

(e) atenuarea și monitorizarea emisiilor sonore, pentru a reduce efectele aviației asupra mediului.

(6) Părțile contractante se angajează, de asemenea, să respecte drepturile și obligațiile lor care decurg din angajamentele multilaterale în domeniul mediului, să consolideze cu eficacitate cooperarea, în special cea financiară și tehnologică, în privința măsurilor care vizează reducerea emisiilor de GES provenite din aviația internațională.

(7) Părțile contractante recunosc necesitatea de a lua măsurile corespunzătoare pentru a preveni sau a trata efectele aviației asupra mediului, cu condiția ca aceste măsuri să fie pe deplin compatibile cu drepturile și obligațiile care le revin părților contractate în temeiul dreptului internațional.

## **ARTICOLUL 17**

### **Răspunderea transportatorilor aerieni**

Părțile contractante își reafirmă obligațiile care le revin în temeiul convențiilor internaționale ratificate de cele două părți contractante.

## **ARTICOLUL 18**

### **Protecția consumatorilor**

Sub rezerva prevederilor tranzitorii stabilite în anexa I la prezentul acord, părțile contractante se asigură că legislația, reglementările sau procedurile lor aplicabile prevăd cel puțin implementarea și aplicarea cerințelor de reglementare și a normelor referitoare la transportul aerian indicate în anexa II partea F.

## **ARTICOLUL 19**

### **Aspecte sociale**

(1) Sub rezerva prevederilor tranzitorii stabilite în anexa I la prezentul acord, părțile contractante se asigură că legislația, reglementările sau procedurile lor aplicabile prevăd cel puțin implementarea și aplicarea cerințelor de reglementare și a normelor referitoare la transportul aerian indicate în anexa II partea G.

(2) Părțile contractante recunosc importanța examinării efectelor prezentului acord asupra forței de muncă, a ocupării forței de muncă și a condițiilor de muncă. Părțile contractante se angajează să coopereze în privința aspectelor legate de ocuparea forței de muncă ce țin de prezentul acord, în special în ceea ce privește impactul asupra ocupării forței de muncă, a drepturilor fundamentale la muncă, a condițiilor de muncă, a protecției sociale și a dialogului social.

(3) Prin intermediul propriilor legi, reglementări și practici, părțile contractante promovează niveluri ridicate de protecție în domeniul social și al ocupării forței de muncă în sectorul aviației civile.

(4) Părțile contractante recunosc importanța beneficiilor oferite de avantajele economice importante care rezultă din existența unor piețe deschise și concurențiale, combinate cu standarde de muncă ridicate pentru lucrători. Părțile contractante pun în aplicare prezentul acord în așa fel încât să favorizeze standarde de muncă ridicate, independent de proprietatea asupra transportatorilor aerieni în cauză sau de natura acestora, și să asigure faptul că drepturile și principiile cuprinse în legislațiile lor respective nu sunt compromise, ci puse efectiv în aplicare.

(5) Părțile contractante se angajează să promoveze și să pună efectiv în aplicare, în legislațiile și în practicile lor, standarde fundamentale de muncă recunoscute la nivel internațional, astfel cum sunt prevăzute în convențiile fundamentale ale Organizației Internaționale a Muncii, ratificate de Tunisia și de statele membre ale UE.

(6) Părțile contractante se angajează să promoveze, de asemenea, alte standarde și acorduri recunoscute la nivel internațional în domeniul social și al muncii care sunt relevante pentru sectorul aviației civile, precum și punerea efectivă în aplicare a acestora în legislația lor națională.

(7) Fiecare parte contractantă poate solicita convocarea unei reuniuni a comitetului mixt pentru a examina aspectele legate de ocuparea forței de muncă pe care partea respectivă la consideră importante.

### **TITLUL III**

#### **PREVEDERI DE ORDIN INSTITUȚIONAL**

#### **ARTICOLUL 20**

##### **Interpretare și punere în aplicare**

(1) Părțile contractante iau toate măsurile, generale sau speciale, care sunt adecvate pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor ce decurg din prezentul acord și se abțin de la orice măsură care ar putea pune în pericol îndeplinirea obiectivelor prezentului acord.

(2) Fiecare parte contractantă este responsabilă pe propriul său teritoriu pentru aplicarea corespunzătoare a prezentului acord.

(3) Fiecare parte contractantă pune la dispoziția celeilalte părți contractante toate informațiile și întreg sprijinul necesar, sub rezerva legilor și a reglementărilor aplicabile ale părții contractante în cauză, pentru investigațiile referitoare la eventuale încălcări pe care cealaltă parte contractantă le desfășoară în cadrul competențelor prevăzute de prezentul acord.

(4) Atunci când părțile contractante acționează în temeiul competențelor ce le sunt conferite de prezentul acord în domenii care prezintă interes pentru cealaltă parte contractantă și care privesc autoritățile sau întreprinderile celeilalte părți contractante, autoritățile competente ale celeilalte părți contractante sunt informate integral și li se oferă posibilitatea de a prezenta observații înainte de luarea unei decizii definitive.

#### **ARTICOLUL 21**

##### **Comitetul mixt**

(1) Se instituie un comitet compus din reprezentanți ai părților contractante (denumit în continuare „comitetul mixt”), care este responsabil cu administrarea prezentului acord și cu punerea în aplicare corectă a acestuia. În acest scop, comitetul formulează recomandări și adoptă decizii în cazurile prevăzute de prezentul acord.

(2) Comitetul mixt își desfășoară activitatea și ia decizii pe bază de consens. Deciziile adoptate de comitetul mixt au caracter obligatoriu pentru părțile contractante.

- (3) Comitetul mixt își adoptă, printr-o decizie, propriul regulament de procedură.
- (4) Comitetul mixt se reunește în funcție de necesități, dar cel puțin o dată pe an. Fiecare parte contractantă poate solicita convocarea unei reuniuni a comitetului mixt.
- (5) Fiecare parte contractantă poate solicita convocarea unei reuniuni a comitetului mixt pentru a încerca soluționarea oricăror aspecte legate de interpretarea sau de aplicarea prezentului acord. Această reuniune trebuie să aibă loc cât mai curând posibil și cel târziu în termen de două (2) luni de la data primirii solicitării, în afara cazului în care părțile contractante convin altfel.
- (6) În scopul aplicării corespunzătoare a prezentului acord, părțile contractante fac schimb de informații și, la solicitarea uneia dintre ele, se consultă în cadrul comitetului mixt.
- (7) Comitetul mixt trebuie să valideze, printr-o decizie, evaluarea efectuată de Uniunea Europeană în ceea ce privește aplicarea de către Tunisia a cerințelor de reglementare și a standardelor prevăzute de legislația Uniunii Europene, astfel cum este descrisă la punctul 1 din anexa I la prezentul acord (Prevederi tranzitorii).
- (8) Comitetul mixt examinează chestiunile referitoare la investițiile în transportatorii aerieni ai părților contractante și la modificările survenite în controlul efectiv al transportatorilor aerieni ai părților contractante.
- (9) De asemenea, comitetul mixt dezvoltă cooperarea, în special prin modalitățile următoare (fără ca această listă să fie exhaustivă):
  - (a) examinarea condițiilor de piață care au un impact asupra serviciilor aeriene vizate de prezentul acord;
  - (b) formularea de răspunsuri, în scopul oferirii unei soluții eficiente, la întrebările legate de desfășurarea activităților și de oportunitățile comerciale menționate la articolul 8 (Activități comerciale) din prezentul acord, care pot împiedica mai ales accesul la piață și funcționarea armonioasă a serviciilor aeriene vizate de prezentul acord, ca modalitate de a asigura o concurență loială și apropierea reglementărilor, precum și reducerea constrângerilor reglementare care afectează operarea serviciilor aeriene;
  - (c) schimbul de informații, inclusiv cu privire la modificările aduse legislației, reglementărilor și politicilor părților contractante respective, care sunt susceptibile să aibă un impact asupra serviciilor aeriene;
  - (d) luarea în discuție a domeniilor care ar putea fi incluse în prezentul acord, în special recomandarea introducerii unor eventuale modificări în textul acordului sau a unor condiții și proceduri pentru aderarea altor părți la prezentul acord;
  - (e) examinarea chestiunilor de ordin general legate de investiții, de proprietate și de control;
  - (f) dezvoltarea cooperării în materie de reglementare și angajamentul reciproc de a obține recunoașterea reciprocă și apropierea normelor și a măsurilor;

(g) încurajarea consultărilor, atunci când este cazul, cu privire la chestiunile legate de transportul aerian care sunt tratate în cadrul organizațiilor internaționale, al relațiilor cu țările terțe și al acordurilor multilaterale, în special pentru a examina posibilitatea de a adopta o poziție comună;

(h) facilitarea schimbului de informații statistice între părțile contractante pentru a monitoriza dezvoltarea serviciilor aeriene în cadrul prezentului acord și

(i) luarea în considerare a consecințelor sociale ale aplicării acordului și furnizarea de răspunsuri adecvate la preocupările considerate legitime.

(10) În cazul în care comitetul mixt nu se pronunță în termen de șase (6) luni cu privire la o chestiune care i-a fost înaintată, părțile contractante pot lua măsuri temporare de salvagardare corespunzătoare în conformitate cu articolul 23 (Măsuri de salvagardare) din prezentul acord.

(11) Prezentul acord nu împiedică cooperarea și dezbaterile dintre autoritățile competente ale părților contractante în afara comitetului mixt, în special în domeniul securității, al siguranței, al mediului, al managementului traficului aerian, al infrastructurilor aeroportuare, al concurenței și al protecției consumatorilor. Părțile contractante informează comitetul mixt cu privire la rezultatele acestei cooperări și ale acestor dezbateri care ar putea avea un impact asupra punerii în aplicare a prezentului acord.

## ARTICOLUL 22

### Soluționarea litigiilor și arbitraj

(1) Orice litigiu referitor la aplicarea sau la interpretarea prezentului acord, cu excepția chestiunilor care intră sub incidența articolului 7 (Concurența loială) din prezentul acord, care nu este soluționat prin reunirea comitetului mixt, poate fi adus în fața unei persoane sau a unui organism în vederea luării unei decizii prin acordul părților contractante. În absența unui acord între părțile contractante și la cererea uneia dintre ele, litigiul este supus arbitrajului în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol.

(2) Cererea de arbitraj se adresează în scris celeilalte părți contractante. Partea contractantă reclamantă identifică în cererea sa măsura în cauză și explică motivele pentru care aceasta este incompatibilă cu dispozițiile prezentului acord, într-un mod suficient pentru a stabili clar temeiul juridic al plângerii.

(3) Cu excepția cazului în care părțile contractante au convenit altfel, arbitrajul este de competența unei instanțe de arbitraj formate din trei arbitri și constituite după cum urmează:

(a) în termen de douăzeci (20) de zile de la primirea unei cereri de arbitraj, fiecare parte contractantă desemnează un arbitru. În termen de treizeci (30) de zile de la desemnarea celor doi arbitri, aceștia desemnează de comun acord un al treilea arbitru, care acționează în calitate de președinte al instanței de arbitraj;

(b) dacă una dintre părțile contractante nu desemnează un arbitru sau dacă al treilea arbitru nu este desemnat în conformitate cu prezentul alineat litera (a), oricare dintre părțile contractante poate cere președintelui Consiliului OACI să desemneze un arbitru sau arbitri, după caz, în termen de treizeci (30) de zile de la primirea acestei cereri. Dacă președintele Consiliului OACI este un resortisant al Tunisiei sau al unui stat membru, vicepreședintele cu cea mai mare vechime al acestui consiliu care nu este exclus din acest motiv procedează la desemnarea arbitrului sau a arbitrilor.

(4) Data instituirii instanței de arbitraj este data la care ultimul dintre cei trei arbitri își acceptă numirea.

(5) Dacă una dintre părțile contractante solicită acest lucru, instanța de arbitraj hotărăște în termen de zece (10) zile de la instituirea sa cu privire la măsura în care consideră cazul ca fiind urgent sau nu.

(6) La cererea uneia dintre părțile contractante, instanța de arbitraj poate impune celeilalte părți contractante să aplice măsuri corective provizorii până la luarea deciziei definitive a instanței de arbitraj.

(7) Instanța de arbitraj notifică părților contractante un raport intermediar care expune constatările de fapt, aplicabilitatea dispozițiilor relevante și justificările fundamentale ale constatărilor și recomandărilor sale, în termen de cel mult nouăzeci (90) de zile de la data instituirii sale. Atunci când consideră că acest termen-limită nu poate fi respectat, președintele instanței de arbitraj informează în scris părțile contractante, precizând motivele întârzierii și data la care instanța preconizează că va transmite raportul său intermediar. În niciun caz raportul intermediar nu este notificat mai târziu de o sută douăzeci (120) de zile de la data instituirii instanței.

(8) O parte contractantă poate prezenta instanței de arbitraj o cerere scrisă prin care solicită revederea anumitor aspecte ale raportului intermediar în termen de paisprezece (14) zile de la notificarea acestuia.

(9) În caz de urgență, instanța de arbitraj depune toate eforturile pentru a-și transmite raportul intermediar în termen de patruzeci și cinci (45) de zile și, în orice caz, cel târziu în termen de șaizeci (60) de zile de la data instituirii sale. O parte contractantă poate solicita în scris instanței de arbitraj să revadă anumite aspecte precise ale raportului intermediar în termen de șapte (7) zile de la notificarea raportului respectiv.

(10) După analizarea tuturor observațiilor formulate în scris de către părțile contractante cu privire la raportul intermediar, instanța de arbitraj își poate modifica raportul și poate efectua orice altă examinare pe care o consideră adecvată. Constatările deciziei finale cuprind o analiză suficientă a argumentelor prezentate în etapa intermediară de reexaminare și răspund clar întrebărilor și observațiilor formulate de părțile contractante.

(11) Instanța de arbitraj notifică decizia sa finală părților contractante în termen de o sută douăzeci (120) de zile de la data instituirii sale. Atunci când consideră că acest termen-limită nu poate fi respectat, președintele instanței de arbitraj informează în scris părțile contractante,

precizând motivele întârzierii și data la care instanța preconizează că va comunica decizia sa finală. În niciun caz decizia finală nu este notificată mai târziu de o sută cincizeci (150) de zile de la data instituirii instanței de arbitraj.

(12) În caz de urgență, instanța de arbitraj depune eforturi pentru a adopta decizia finală în termen de șaizeci (60) de zile de la data instituirii sale. Atunci când consideră că acest termen-limită nu poate fi respectat, președintele instanței informează în scris părțile contractante, precizând motivele întârzierii și data la care instanța preconizează că va comunica decizia sa finală. În niciun caz decizia finală nu poate fi adoptată mai târziu de șaptezeci și cinci (75) de zile de la data instituirii instanței de arbitraj.

(13) Părțile contractante pot depune cereri de explicare a deciziei finale în termen de zece (10) zile de la data notificării acesteia; toate explicațiile sunt transmise în termen de cincisprezece (15) zile de la data primirii cererii.

(14) Dacă instanța de arbitraj consideră că a existat o încălcare a prezentului acord și că partea contractantă responsabilă nu se conformează deciziei finale a instanței sau nu ajunge la o înțelegere cu cealaltă parte contractantă cu privire la o soluție reciproc satisfăcătoare în termen de patruzeci (40) de zile de la notificarea deciziei definitive a instanței, cealaltă parte contractantă poate suspenda aplicarea unor avantaje comparabile care decurg din prezentul acord sau poate suspenda parțial sau, dacă este cazul, integral aplicarea prezentului acord până când partea contractantă responsabilă se conformează deciziei definitive a instanței sau până când părțile contractante au ajuns la un acord cu privire la o soluție reciproc satisfăcătoare.

## **ARTICOLUL 23**

### **Măsuri de salvagardare**

(1) Dacă o parte contractantă consideră că cealaltă parte contractantă nu și-a îndeplinit una dintre obligațiile care îi revin în temeiul prezentului acord, aceasta poate adopta măsuri corespunzătoare. Măsurile de salvagardare sunt limitate, în ceea ce privește domeniul lor de aplicare și durata, la ceea ce este strict necesar pentru a remedia situația sau pentru a restabili echilibrul prezentului acord. Se acordă prioritate măsurilor care afectează cel mai puțin funcționarea prezentului acord.

(2) Atunci când o parte contractantă intenționează să adopte măsuri de salvagardare, ea aduce acest lucru la cunoștința celeilalte părți contractante prin intermediul comitetului mixt și furnizează toate informațiile utile.

(3) Părțile contractante inițiază imediat consultări în cadrul comitetului mixt în vederea găsirii unei soluții reciproc acceptabile.

(4) Fără a aduce atingere articolului 3 alineatul (1) litera (c) (Autorizația de operare) și articolului 4 alineatul (1) litera (d) (Refuzarea, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizației) din prezentul acord, partea contractantă în cauză nu ia nicio măsură de salvagardare înaintea expirării unui termen de o lună de la data notificării prevăzute la alineatul

(2), cu excepția cazului în care procedura de consultare menționată la alineatul (3) s-a încheiat înainte de expirarea termenului respectiv.

(5) Partea contractantă în cauză notifică fără întârziere comitetului mixt măsurile luate și îi furnizează acestuia toate informațiile utile.

(6) Orice acțiune întreprinsă în temeiul prezentului articol este suspendată de îndată ce cealaltă parte contractantă îndeplinește prevederile prezentului acord.

## **ARTICOLUL 24**

### **Relația cu alte acorduri**

(1) Prezentul acord prevalează asupra prevederilor pertinente ale acordurilor și înțelegerilor existente între părțile contractante care sunt în vigoare în momentul semnării prezentului acord, cu excepția cazului prevăzut la alineatul (2) din prezentul articol.

(2) Atât timp cât nu există nicio discriminare pe motiv de naționalitate între transportatorii aerieni ai Uniunii Europene:

(a) drepturile de trafic existente și prevederile sau tratamentele mai favorabile în materie de proprietate, de drepturi de trafic, de capacitate, de frecvență, de tip sau de schimbare a aeronavelor, de partajare a codurilor și de stabilire a tarifelor ale acordurilor sau înțelegerilor dintre părțile contractante, aflate în vigoare în momentul semnării prezentului acord, care nu sunt reglementate de prezentul acord sau care sunt mai favorabile sau mai flexibile în ceea ce privește libertatea pentru transportatorii aerieni în cauză decât în cadrul prezentului acord pot fi aplicate în continuare;

(b) un litigiu între părțile contractante legat de aspectul de a stabili dacă prevederile sau tratamentele în temeiul acordurilor sau înțelegerilor dintre părțile contractante sunt mai favorabile sau mai flexibile trebuie să fie soluționat în cadrul mecanismului de soluționare a litigiilor prevăzut la articolul 22 (Soluționarea litigiilor și arbitraj). Litigiile referitoare la relația care trebuie stabilită între prevederile sau tratamentele contradictorii trebuie de asemenea să fie tratate în cadrul mecanismului de soluționare a litigiilor prevăzut la articolul 22.

(3) Dacă părțile contractante devin părți la un acord multilateral sau aderă la o decizie a OACI sau a oricărei alte organizații internaționale, care tratează chestiuni reglementate de prezentul acord, ele se consultă în cadrul comitetului mixt, în conformitate cu articolul 21 (Comitetul mixt) din prezentul acord, în timp util, pentru a stabili dacă prezentul acord trebuie revizuit în lumina acestei situații.

## **ARTICOLUL 25**

### **Dialog regional**

Părțile contractante se angajează să poarte un dialog continuu pentru a asigura coerența prezentului acord cu procesul de la Barcelona și au ca prim obiectiv crearea unui spațiu aerian euro-mediteranean comun. Prin urmare, în cadrul comitetului mixt se discută posibilitatea stabilirii de comun acord a unor modificări pentru a ține seama de alte acorduri euro-mediteraneene privind serviciile aeriene, în conformitate cu articolul (21) alineatul (9) (Comitetul mixt).

## **ARTICOLUL 26**

### **Modificări**

- (1) Dacă o parte contractantă dorește să modifice prevederile prezentului acord, ea informează comitetul mixt în acest sens.
- (2) Orice modificare a prezentului acord poate fi convenită de părțile contractante în urma unor consultări desfășurate în conformitate cu articolul 21 (Comitetul mixt) din prezentul acord. Modificările intră în vigoare în conformitate cu prevederile articolului 30 (Intrare în vigoare) din prezentul acord.
- (3) Comitetul mixt poate decide prin consens, la propunerea uneia dintre părțile contractante și în conformitate cu prezentul articol, să modifice anexele la prezentul acord.
- (4) Prezentul acord nu aduce atingere dreptului fiecărei părți, sub rezerva respectării principiului nediscriminării și a prevederilor prezentului acord, de a adopta în mod unilateral noi acte legislative sau de a-și modifica legislația în vigoare privind transportul aerian sau un domeniu conex menționat în anexa II la prezentul acord.
- (5) Atunci când una dintre părțile contractante intenționează să adopte noi acte legislative sau să își modifice legislația în vigoare privind transportul aerian sau un domeniu conex menționat în anexa II la prezentul acord, ea informează cealaltă parte contractantă în funcție de necesități și de posibilități. La cererea oricăreia dintre părțile contractante, poate avea loc un schimb de opinii în cadrul comitetului mixt.
- (6) De îndată ce una dintre părțile contractante adoptă un nou act legislativ sau o modificare a legislației sale privind transportul aerian sau un domeniu conex menționat în anexa II, care ar putea afecta buna funcționare a prezentului acord, ea informează cealaltă parte contractantă în termen de maximum treizeci (30) de zile de la adoptarea actului sau a modificării. La cererea oricăreia dintre părțile contractante, în cadrul comitetului mixt are loc un schimb de opinii, în termen de șaiszeci (60) de zile, cu privire la implicațiile acestui nou act legislativ sau acestei modificări pentru buna funcționare a prezentului acord.
- (7) Ulterior derulării schimbului de opinii menționat la alineatul (6) mai sus, comitetul mixt:

(a) adoptă o decizie de revizuire a anexei II la prezentul acord în vederea integrării în cadrul acesteia, dacă este cazul pe bază de reciprocitate, a noului act legislativ sau a modificării legislației în cauză;

(b) adoptă o decizie conform căreia noul act legislativ sau modificarea în cauză sunt considerate conforme cu prezentul acord; sau

(c) recomandă orice altă măsură necesară care să fie adoptată într-o perioadă de timp rezonabilă pentru a asigura buna funcționare a prezentului acord.

## **ARTICOLUL 27**

### **Denunțare**

Fiecare parte contractantă poate, în orice moment, să notifice în scris celeilalte părți contractante, pe cale diplomatică, decizia sa de a denunța prezentul acord. Această notificare este comunicată simultan OACI și Secretariatului ONU. Prezentul acord este reziliat la ora 0.00 GMT la sfârșitul sezonului în curs al Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA), la un an de la data notificării scrise de denunțare a acordului, în afara cazului în care această notificare este retrasă prin acordul părților contractante înainte de expirarea acestei perioade.

## **ARTICOLUL 28**

### **Înregistrarea acordului**

Prezentul acord și toate modificările sale sunt înregistrate la OACI, în conformitate cu articolul 83 din convenție, și la Secretariatul ONU, în conformitate cu articolul 102 din Carta Organizației Națiunilor Unite, după intrarea lor în vigoare.

## **ARTICOLUL 29**

### **Aderarea unor noi state membre la Uniunea Europeană**

(1) Prezentul acord poate fi deschis pentru aderarea statelor care au devenit state membre ale Uniunii Europene după data semnării acordului.

(2) Aderarea unui stat membru al Uniunii Europene la acord se face prin depunerea unui act de aderare la Secretariatul General al Consiliului UE, care notifică părțile și Comisia Europeană cu privire la depunerea unui act de aderare și la data acestuia. Aderarea intră în vigoare la 30 de zile de la data depunerii actului de aderare.

(3) Articolul 24 alineatele (1) și (2) din prezentul acord se aplică mutatis mutandis acordurilor și înțelegerilor existente care sunt în vigoare în momentul aderării unui stat membru al Uniunii Europene.

## ARTICOLUL 30

### Intrare în vigoare

Prezentul acord intră în vigoare la o lună de la data ultimei note transmise în cadrul unui schimb de note diplomatice între părți pentru a confirma faptul că au fost încheiate toate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord. În scopul acestui schimb, Tunisia transmite Secretariatului General al Consiliului Uniunii Europene nota sa diplomatică adresată Uniunii Europene și statelor sale membre, iar Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene transmite Tunisiei nota diplomatică din partea Uniunii Europene și a statelor sale membre. Nota diplomatică din partea Uniunii Europene și a statelor sale membre conține comunicări din partea fiecărui stat membru prin care se confirmă că au fost încheiate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord.

Drept care subsemnații, pe deplin autorizați, au semnat prezentul acord.

Încheiat la [...], data de [...] a anului [...], în două exemplare, în limbile bulgară, croată, cehă, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, maghiară, irlandeză, italiană, letonă, lituaniană, malteză, neerlandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă, suedeză și arabă, fiecare text fiind în egală măsură autentic.

Pentru Republica Tunisiană

Pentru Uniunea Europeană

Pentru Regatul Belgiei

Pentru Republica Bulgaria

Pentru Republica Cehă

Pentru Regatul Danemarcei

Pentru Republica Federală Germania

Pentru Republica Estonia

Pentru Irlanda

Pentru Republica Elenă

Pentru Regatul Spaniei

Pentru Republica Franceză

Pentru Republica Croația

Pentru Republica Italiană

Pentru Republica Cipru

Pentru Republica Letonia  
Pentru Republica Lituania  
Pentru Marele Ducat al Luxemburgului  
Pentru Ungaria  
Pentru Malta  
Pentru Regatul Țărilor de Jos  
Pentru Republica Austria  
Pentru Republica Polonă  
Pentru Republica Portugheză  
Pentru România  
Pentru Republica Slovenia  
Pentru Republica Slovacă  
Pentru Republica Finlanda  
Pentru Regatul Suediei

## ANEXA I

### PREVEDERI TRANZITORII

1. Punerea în aplicare de către Tunisia a cerințelor de reglementare și a standardelor prevăzute de legislația Uniunii Europene privind transportul aerian menționată în anexa II la prezentul acord face obiectul unei evaluări sub responsabilitatea Uniunii Europene, care trebuie validată printr-o decizie a comitetului mixt. Această evaluare trebuie efectuată în termen de cel mult doi (2) ani de la intrarea în vigoare a prezentului acord.
  2. Apropierea treptată a Tunisiei de punerea în aplicare a cerințelor de reglementare și a standardelor prevăzute de legislația Uniunii Europene privind transportul aerian menționată în anexa II la prezentul acord poate face obiectul unor evaluări periodice. Evaluările sunt efectuate de Comisia Europeană în cooperare cu Tunisia.
  3. Punerea în aplicare de către Tunisia a cerințelor de reglementare și a standardelor prevăzute de legislația Uniunii Europene în materie de securitate a aviației trebuie să facă obiectul unei evaluări sub responsabilitatea Uniunii Europene, care trebuie validată printr-o decizie a comitetului mixt. Această evaluare trebuie efectuată în termen de cel mult trei (3) ani de la intrarea în vigoare a prezentului acord.
  4. Prevederile de la articolul 7 (Concurența loială) alineatul 6 (Subvenții și ajutoare de stat) se vor aplica la trei (3) ani de la data semnării prezentului acord.
-

## ANEXA Ia

### Prevederi tranzitorii referitoare la aeroportul internațional Tunis Carthage

În pofida prevederilor de la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din acord, aeroportul internațional Tunis Carthage face obiectul următoarelor prevederi tranzitorii timp de cinci ani de la data semnării prezentului acord, numai pentru serviciile de transport de pasageri sau combinate autorizate:

1. Dacă între Tunisia și un stat membru al UE există un acord bilateral în vigoare, desemnarea și drepturile de libertatea a treia și a patra dinspre și către aeroportul internațional Tunis Carthage sunt acordate în conformitate cu acordurile bilaterale respective, indiferent de frecvențele operate:
  - transportatorilor aeriени din Tunisia titulari ai unei licențe de operare valabile și
  - transportatorilor aeriени din Uniunea Europeană titulari ai unei licențe de operare valabile eliberate de statul membru al Uniunii Europene din care pleacă zborul sau care este destinația zborului.
2. Regimurile de mono-desemnare din acordurile bilaterale existente între Tunisia și statele membre devin regimuri de bi-desemnare.
3. Pentru acordurile bilaterale existente care conțin o clauză de tip Bermuda se aplică punctul 1 și, în cazul în care există mai puțin de zece (10) frecvențe operate la data semnării acordului, numărul de frecvențe săptămânale este stabilit la 10, cu excepția cazului în care părțile contractante hotărăsc să depășească acest număr în conformitate cu acordurile lor bilaterale.
4. Pentru statele membre cu care Tunisia nu are un acord bilateral privind serviciile aeriene sau dacă acordul bilateral privind serviciile aeriene existent prevede mai puțin de 10 frecvențe săptămânale către și dinspre aeroportul internațional Tunis Carthage, numărul de frecvențe săptămânale dinspre și către acest aeroport este stabilit la 10 frecvențe săptămânale, cu un regim de bi-desemnare pentru transportatorii aeriени din Tunisia titulari ai unei licențe de operare valabile și pentru transportatorii aeriени din Uniunea Europeană titulari ai unei licențe de operare valabile eliberate de statul membru al Uniunii Europene din care pleacă zborul sau care este destinația zborului.
5. În privința frecvențelor menționate la punctele de mai sus ale prezentei anexe se va acorda o majorare anuală de 10 % la un an de la semnarea acordului.
6. Părțile contractante discută în cadrul comitetului mixt, în cel mai scurt timp posibil, orice chestiune legată de interpretarea și de punerea în aplicare a prezentei anexe.

## ANEXA II

(supusă unei actualizări periodice)

### LISTA NORMELOR APLICABILE AVIAȚIEI CIVILE

Partea tunisiană se asigură că cerințele de reglementare și standardele prevăzute în dispozițiile aplicabile ale următoarelor acte, astfel cum sunt indicate, sunt transpuse și aplicate în legislația, în reglementările sau în procedurile aplicabile în Tunisia, în conformitate cu prezentul acord. Partea tunisiană se asigură că eventualele adaptări individuale ale fiecăruia dintre aceste acte sunt, după caz, introduse în legislația, în reglementările sau în procedurile aplicabile în Tunisia.

#### A. LIBERALIZAREA AVIAȚIEI ȘI ALTE NORME APLICABILE AVIAȚIEI CIVILE

Nr. 1008/2008

Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate

Dispoziții aplicabile: articolele 2, 5, 7, 11, 23 alineatul (1), 24 și anexa I

Nr. 785/2004

Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, **modificat prin:**

- Regulamentul (UE) nr. 285/2010 al Comisiei

Dispoziții aplicabile: articolele 1-8

Nr. 2009/12

Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-11

Nr. 96/67

Directiva Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității

Dispoziții aplicabile: articolele 1-9, 11-21 și anexa

În ceea ce privește aplicarea articolului 20 alineatul (2), termenul „Comisia” se citește „comitetul mixt”.

#### B. SIGURANȚA AVIAȚIEI

##### **Siguranța aviației civile și Regulamentul de bază al AESA**

Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie

2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, modificat prin:

- Regulamentul (CE) nr. 690/2009 al Comisiei,
- Regulamentul (CE) nr. 1108/2009,  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-3 (numai primul paragraf) și anexa
- Regulamentul (UE) nr. 6/2013
- Regulamentul (CE) nr. 4/2016

Dispoziții aplicabile: articolele 1-16, anexele I-Vb.

### **Operațiuni aeriene**

Nr. 965/2012

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, **modificat prin:**

- Regulamentul (UE) nr. 800/2013 al Comisiei din 14 august 2013,
- Regulamentul (UE) nr. 71/2014 al Comisiei din 27 ianuarie 2014,
- Regulamentul (UE) nr. 83/2014 al Comisiei din 29 ianuarie 2014,
- Regulamentul (UE) nr. 379/2014 al Comisiei din 7 aprilie 2014,
- Regulamentul (UE) nr. 2015/140 al Comisiei din 29 ianuarie 2015,
- Regulamentul (UE) nr. 2015/1329 al Comisiei din 31 iulie 2015,
- Regulamentul (UE) nr. 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015,
- Regulamentul (UE) nr. 2015/2338 al Comisiei din 11 decembrie 2015
- Regulamentul (UE) nr. 2016/1199
- Regulamentul (UE) nr. 2017/363

Dispoziții aplicabile: articolele 1-9a, anexele I-VIII

Nr. 1332/2011

Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al Comisiei din 16 decembrie 2011 de stabilire a unor cerințe comune privind utilizarea spațiului aerian și a unor proceduri comune de operare pentru evitarea coliziunii în zbor, **modificat prin:**

- Regulamentul (UE) nr. 2016/583 al Comisiei din 15 aprilie 2016.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-5, anexa

### **Personalul navigant**

Nr. 1178/2011

Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, **modificat prin:**

- Regulamentul (UE) nr. 290/2012 al Comisiei din 30 martie 2012,
- Regulamentul (UE) nr. 70/2014 al Comisiei din 27 ianuarie 2014,
- Regulamentul (UE) nr. 245/2014 al Comisiei din 13 martie 2014,
- Regulamentul (UE) 2015/445 al Comisiei din 17 martie 2015,
- Regulamentul (UE) 2016/539 al Comisiei din 6 aprilie 2016.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-11, anexele I-IV.

### **Ancheta privind accidentele**

Nr. 996/2010

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, **modificat prin:**

- Regulamentul (CE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014

Dispoziții aplicabile: articolele 1-23, cu excepția articolului 7 alineatul (4) și a articolului 19 [abrogat prin Regulamentul (UE) nr. 376/2014]

Nr. 2012/780

Decizia Comisiei din 5 decembrie 2012 privind drepturile de acces la Fișierul european centralizat al recomandărilor privind siguranța și al răspunsurilor la acestea instituit în temeiul articolului 18 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-5.

### **Navigabilitate inițială**

Nr. 748/2012

Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, **modificat prin**:

- Regulamentul (UE) nr. 7/2013 al Comisiei din 8 ianuarie 2013,
- Regulamentul (UE) nr. 69/2014 al Comisiei din 27 ianuarie 2014,
- Regulamentul (UE) 2015/1039 al Comisiei din 30 iunie 2015.
- Regulamentul (UE) 2016/15 al Comisiei

Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, anexa I.

### **Continuitatea navigabilității**

Nr. 1321/2014

Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, **modificat prin**:

- Regulamentul (UE) 2015/1088 al Comisiei din 3 iulie 2015 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 în ceea ce privește simplificarea procedurilor de întreținere a aeronavelor de aviație generală,
  - Regulamentul (UE) nr. 2015/1536 al Comisiei din 16 septembrie 2015 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 în ceea ce privește alinierea normelor privind menținerea navigabilității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, lucrările de întreținere critice și monitorizarea menținerii navigabilității aeronavelor
- Regulamentul (UE) 2017/334 al Comisiei

Dispoziții aplicabile: articolele 1-6, anexele I-IV.

### **Specificație de navigabilitate suplimentară**

Nr. 2015/640

Regulamentul Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012

### **Aerodromuri**

Nr. 139/2014

Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, anexele I-IV

### **Managementul traficului aerian / Servicii de navigație aeriană**

Nr. 2015/340

Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, anexele I-IV.

Nr. 2017/373

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011

### **Raport privind evenimentele**

Nr. 376/2014

Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei

Dispoziții aplicabile: articolele 1-7; articolul 9 alineatul (3); articolul 10 alineatele (2)-(4); articolul 11 alineatele (1) și (7); articolul 13, cu excepția alineatului (9); articolele 14-16; articolul 21 - anexele I-III.

Nr. 2015/1018

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului

Dispoziții aplicabile: articolul 1, anexele I-V.

### **Lista europeană pentru siguranța aeriană a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității**

Nr. 474/2006

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului, **modificat prin:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/963 al Comisiei din 16 iunie 2016.

### **Cerinte tehnice și proceduri administrative în domeniul aviației civile**

Nr. 3922/91

Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile, **modificat prin:**

- Regulamentul (CE) nr. 1899/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2006,
- Regulamentul (CE) nr. 1900/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006,
- Regulamentul (CE) nr. 8/2008 al Comisiei din 11 decembrie 2007,
- Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, cu excepția articolului 4 alineatul (1) și a articolului 8 alineatul (2) (a doua teză), articolele 12-13, anexele I-III.

### **C. SECURITATEA AVIAȚIEI**

Nr. 300/2008

Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-15, 18, 21 și anexa.

Nr. 272/2009

Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, **modificat prin:**

- Regulamentul (UE) nr. 297/2010 al Comisiei din 9 aprilie 2010,
- Regulamentul (UE) nr. 720/2011 al Comisiei din 22 iulie 2011,
- Regulamentul (UE) nr. 1141/2011 al Comisiei din 10 noiembrie 2011,
- Regulamentul (UE) nr. 245/2013 al Comisiei din 19 martie 2013.

Nr. 1254/2009

Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative, astfel cum a fost modificat prin

- Regulamentul (UE) nr. 2096/2016 al Comisiei

Nr. 18/2010

Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile.

Dispoziții aplicabile: toate.

Nr. 2015/1998

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației, **modificat prin:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2426 al Comisiei din 18 decembrie 2015.  
Dispoziții aplicabile: toate, inclusiv anexa.

## **D. MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN**

Nr. 549/2004

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european („regulament-cadru”), **modificat prin:**

- Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009. Dispoziții aplicabile: articolele 1-5, cu excepția articolului 1 alineatul (4)  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-4, 6, 9-13.

Nr. 550/2004

Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european („regulament privind prestarea de servicii”); **modificat prin:**

- Regulamentul (CE) nr. 1070/2009  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-18, anexa I

Nr. 551/2004

Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european („regulament privind spațiul aerian”), **modificat prin:**

- Regulamentul (CE) nr. 1070/2009  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-9

Nr. 552/2004

Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian („regulament privind interoperabilitatea”); **modificat prin:**

- Regulamentul (CE) nr. 1070/2009  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, anexele I-V

### **Performanță si tarifare**

Nr. 390/2013

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea

Nr. 391/2013

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană

### **Funcții de rețea**

Nr. 677/2011

Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010, **modificat prin**:

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 970/2014 al Comisiei din 12 septembrie 2014
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 373/2017

Dispoziții aplicabile: articolele 1-25 și anexele

Nr. 255/2010

Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian, **modificat prin**:

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1006 al Comisiei din 22 iunie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește dispozițiile OACI menționate la articolul 3 alineatul (1).

Dispoziții aplicabile: articolele 1-15 și anexa

C(2011)4130

Decizia Comisiei din 7 iulie 2011 de numire a administratorului rețelei pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) a cerului unic european.

### **Blocuri funcționale de spațiu aerian**

Nr. 176/2011

Regulamentul (UE) nr. 176/2011 al Comisiei din 24 februarie 2011 privind informațiile care trebuie furnizate înainte de instituirea și modificarea unui bloc funcțional de spațiu aerian.

### **Interoperabilitate**

Nr. 1032/2006

Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei din 6 iulie 2006 de stabilire a cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unități de control al traficului aerian, **modificat prin:**

- Regulamentul (CE) nr. 30/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-9, anexele I-V

Nr. 1033/2006

Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei din 4 iulie 2006 de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic european, **modificat prin:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 929/2010
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 428/2013 al Comisiei din 8 mai 2013
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2120/2016

Dispoziții aplicabile: articolele 1-5, anexa

Nr. 633/2007

Regulamentul (CE) nr. 633/2007 al Comisiei din 7 iunie 2007 de stabilire a cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian, **modificat prin:**

- Regulamentul (UE) nr. 283/2011 al Comisiei din 22 martie 2011  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-6, anexele I-IV.

Nr. 29/2009

Regulamentul (CE) nr. 29/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european, **modificat prin:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/310 al Comisiei din 26 februarie 2015  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-14, anexele I-III

Nr. 262/2009

Regulamentul (CE) nr. 262/2009 al Comisiei din 30 martie 2009 de stabilire a cerințelor pentru alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru cerul unic european, **modificat prin:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2345/2016 din 14 decembrie 2016

Dispoziții aplicabile: articolele 1-12, anexele I-VI

Nr. 73/2010

Regulamentul (UE) nr. 73/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru cerul unic european, **modificat prin:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1029/2014 al Comisiei din 26 septembrie 2014  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-13, anexele I-X

Nr. 1206/2011

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 al Comisiei din 22 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor privind identificarea aeronavelor în scopul supravegherii pentru cerul unic european  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-11, anexele I-VII

Nr. 1207/2011

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 al Comisiei din 22 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor pentru performanța și interoperabilitatea funcției de supraveghere în cadrul cerului unic european, **modificat prin:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1028/2014 al Comisiei din 26 septembrie 2014.
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 386/2017

Dispoziții aplicabile: articolele 1-14, anexele I-IX

Nr. 1079/2012

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1079/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de voce pentru cerul unic european, **modificat prin:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 657/2013 al Comisiei din 10 iulie 2013.
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2345/2016

Dispoziții aplicabile: articolele 1-14, anexele I-V.

### **SESAR**

Nr. 219/2007

Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR), **modificat prin:**

- Regulamentul (CE) nr. 1361/2008 al Consiliului din 16 decembrie 2008,
- Regulamentul (UE) nr. 721/2014 al Consiliului din 16 iunie 2014.

Dispoziții aplicabile: articolul 1 alineatele (1)-(2) și (5)-(7), articolul 2, articolul 3, articolul 4 alineatul (1), anexa

Nr. 409/2013

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 privind definirea proiectelor comune, instituirea guvernantei și identificarea stimulentei pentru sprijinirea implementării Planului general european de management al traficului aerian  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-15

Nr. 716/2014

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei din 27 iunie 2014 privind instituirea proiectului comun pilot de sprijinire a punerii în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian.

### **Spațiul aerian**

Nr. 2150/2005

Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23 decembrie 2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

Dispoziții aplicabile: articolele 1-9, anexa

Nr. 923/2012

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010, **modificat prin:**

- Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015
- Regulamentul (UE) 2016/1185 al Comisiei

Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, anexa, inclusiv appendicele la aceasta

## **E. MEDIU ȘI ZGOMOT**

Nr. 2002/49

Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental; modificată prin Regulamentul 1137/2008 și prin Directiva 2015/996

Dispoziții aplicabile: articolele 1-12, anexele I-VI

Nr. 2003/96

Directiva Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității

Dispoziții aplicabile: articolul 14 alineatul (1) litera (b) și alineatul (2)

Nr. 2006/93

Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind reglementarea exploatarea avioanelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională, a doua ediție (1988)

Dispoziții aplicabile: articolele 1-5, anexele I și II

Nr. 598/2014

Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la

zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, anexele I și II

## **F. PROTECȚIA CONSUMATORILOR**

Nr. 2027/97

Regulamentul Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, **modificat prin**:

- Regulamentul (CE) nr. 889/2002  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-6 și anexele

Nr. 261/2004

Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91

Dispoziții aplicabile: articolele 1-16

Nr. 1107/2006

Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului

Dispoziții aplicabile: articolele 1-16, anexele I și II

## **G. ASPECTE SOCIALE**

Nr. 1989/391

Directiva Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă, **modificată prin**:

- Directiva 2007/30/CE  
Dispoziții aplicabile: articolele 1-16.

Nr. 2000/79

Directiva Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului european privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația companiilor europene de navigație aeriană (AEA), Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA), Asociația europeană a companiilor aviatice din regiunile Europei (ERA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA)

Dispoziții aplicabile: articolele 2-3, anexa

Nr. 2003/88

Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru

Dispoziții aplicabile: articolele 1-20, 22-23