



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 11. juuni 2021
(OR. fr)

7745/21

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0080 (NLE)

AVIATION 77
RELEX 299
OC 15
TU 4
MED 9

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: Ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Tuneesia
Vabariigi vaheline Euroopa – Vahemere piirkonna lennundusleping

ÜHELT POOLT EUROOPA LIIDU JA SELLE LIIKMESRIIKIDE
NING TEISELT POOLT TUNEEESIA VABARIIGI VAHELINE
EUROOPA – VAHEMERE PIIRKONNA
LENNUNDUSLEPING

SISUKORD

PREAMBUL

ARTIKKEL 1: Mõisted

I JAOTIS: MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2: Liiklusõigused ja marsruudiplaan

ARTIKKEL 3: Lennutegevusluba

ARTIKKEL 4: Lennutegevusloa andmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine ja piiramine

ARTIKKEL 5: Investeeringud lennuettevõtjatesse

ARTIKKEL 6: Vastavus õigus- ja haldusnormidele

ARTIKKEL 7: Aus konkurents

ARTIKKEL 8: Äritegevus

ARTIKKEL 9: Tolli- ja muud maksud

ARTIKKEL 10: Kasutustasud

ARTIKKEL 11: Piletihinnad ja kaubatariifid

ARTIKKEL 12: Statistika

II JAOTIS: ÕIGUSKOOSTÖÖ

ARTIKKEL 13: Lennundusohutus

ARTIKKEL 14: Lennundusjulgestus

ARTIKKEL 15: Lennuliikluse korraldamine

ARTIKKEL 16: Keskkonnakaitse

ARTIKKEL 17: Lennuettevõtja vastutus

ARTIKKEL 18: Tarbijakaitse

ARTIKKEL 19: Sotsiaalaspektid

III JAOTIS: INSTITUTSIOONILISED JA LÕPPSÄTTED

ARTIKKEL 20: Tõlgendamine ja rakendamine

ARTIKKEL 21: Ühiskomitee

ARTIKKEL 22: Vaidluste lahendamine ja vahekohus

ARTIKKEL 23: Kaitsemeetmed

ARTIKKEL 24: Seos muude lepingutega

ARTIKKEL 25: Piirkondlik dialoog

ARTIKKEL 26: Muudatused

ARTIKKEL 27: Lõpetamine

ARTIKKEL 28: Lepingu registreerimine

ARTIKKEL 29: Uute Euroopa Liidu liikmesriikide ühinemine

ARTIKKEL 30: Jõustumine

ARTIKKEL 31: Autentsed tekstid

I LISA: Üleminekusätted

Ia LISA: Üleminekusätted seoses Tunise-Kartaago rahvusvahelise lennujaamaga

II LISA: Tsiviillennunduse valdkonnas kohaldatavad õigusnormid

BELGIA KUNINGRIIK,

BULGAARIA VABARIIK,

TŠEHHI VABARIIK,

TAANI KUNINGRIIK,

SAKSAMAA LIITVABARIIK,

EESTI VABARIIK,

IIRIMAA,

KREEKA VABARIIK,

HISPAANIA KUNINGRIIK,

PRANTSUSE VABARIIK,

HORVAATIA VABARIIK,

ITAALIA VABARIIK,

KÜPROSE VABARIIK,

LÄTI VABARIIK,

LEEDU VABARIIK,

LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIK,

UNGARI,

MALTA VABARIIK,

MADALMAADE KUNINGRIIK,

AUSTRIA VABARIIK,

POOLA VABARIIK,

PORTUGALI VABARIIK,

RUMEENIA,

SLOVEENIA VABARIIK,

SLOVAKI VABARIIK,

SOOME VABARIIK,

ROOTSI KUNINGRIIK,

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

EUROOPA LIIT, edaspidi „liit“ või „EL“,

ühelt poolt ning

TUNEESIA VABARIIK, edaspidi „Tuneesia“

teiselt poolt,

edaspidi koos „lepinguosalised“,

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

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

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

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

SOOVIDES edendada oma huve lennutranspordi valdkonnas,

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

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

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

OLLES KINDLALT OTSUSTANUD kasutada ära võimalikke eeliseid, mida pakub õigusloomealane koostöö ning lennundusalaste õigus- ja haldusnormide omavaheline ühtlustamine,

TUNNISTADES konkurentsipõhiste lennuteenuste ja elujõulise lennundussektori võimalikke olulisi eeliseid,

SOOVIDES tagada lennuettevõtjatele võrdsed tegutsemisvõimalused,

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

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

RÕHUTADES keskkonnakaitse olulisust rahvusvahelise lennunduspoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel,

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

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

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

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

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

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

ARTIKKEL 1

Mõisted

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

- 1) „leping“ – käesolev leping, selle lisad ja võimalikud liited, samuti nende võimalikud muudatused;
- 2) „lennuteenus“ – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, kauba ja posti (kas eraldi või koos) vedamine tsiviilõhusõidukil, salhulgas nii regulaar- kui ka mitteregulaarlennud;
- 3) „riikkondsuse kindlaksmääramine“ – kinnitus, et lennuettevõtja, kes soovib osutada lennuteenuseid käesoleva lepingu alusel, vastab artiklis 3 sätestatud omandiõiguse, tegeliku kontrolli ja peamise tegevuskoha kohta kehtestatud nõuetele;
- 4) „sobivuse kindlaksmääramine“ – kinnitus, et lennuettevõtjal, kes soovib osutada lennuteenuseid käesoleva lepingu alusel, on vajalik finantssuutlikkus ja piisav juhtimiskogemus ning ta vastab lepinguosaliste õigus- ja haldusnormidele, millega reguleeritakse nende teenuste osutamist;
- 5) „pädevad asutused“ – valitsusasutused või -üksused, kes vastutavad käesoleva lepingu kohaste haldusülesannete täitmise eest;

- 6) „konventsioon“ – rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis avati allkirjastamiseks 7. detsembril 1944 Chicagos ja hõlmab järgmist:
- a) kõik muudatused, mis on jõustunud konventsiooni artikli 94 punkti a alusel ning mille on ratifitseerinud ühelt poolt Tuneesia ja teiselt poolt Euroopa Liidu liikmesriik või liikmesriigid ning mis on kõnealuse küsimuse puhul asjakohased, ning
 - b) kõik selle lisad või muudatused, mis on vastu võetud konventsiooni artikli 90 alusel, kui selline lisa või muudatus on konkreetsel hetkel jõus nii Tuneesia kui ka Euroopa Liidu liikmesriigi või liikmesriikide suhtes, ning mis on kõnealuse küsimuse puhul asjakohased;
- 7) „kogumaksumus“ – osutatava teenuse maksumus ning mõistlikud halduskulud;
- 8) „rahvusvaheline lennuteenus“ – lend, mis läbib vähemalt kahe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
- 9) „lepinguosaliselised“ – ühelt poolt Euroopa Liit ja selle liikmesriigid ning teiselt poolt Tuneesia;
- 10) „peamine tegevuskoht“ – lennuettevõtja peakontor või registreeritud asukoht, mis asub selle lepinguosalise territooriumil, kus toimub lennuettevõtja põhiline finantstegevus ja tegevuse juhtimine, sealhulgas jätkuva lennukõlblikkuse tagamine vastavalt lennutegevusloale;

- 11) „mittekaubanduslik vahemaandumine“ – lennuteenuse osutamisel maandumine muul eesmärgil kui reisijate pardaletulek või mahaminek või pagasi, kauba või posti peale- või mahalaadimine;
- 12) „piletihinnad“ – hinnad, mida makstakse lennuettevõtjatele või nende esindajatele või muudele piletimüüjatele reisijate veo eest lennuteenuse osutamisel (sealhulgas mis tahes muu sellega seotud transpordiliik), ning nende hindade kohaldamise tingimused, sealhulgas esindajale ning muude abiteenuste eest makstav tasu ja kohaldatavad tingimused;
- 13) „kaubatarifiid“ – hinnad, mida makstakse kauba veo eest lennuteenuse osutamisel (sealhulgas mis tahes muu sellega seotud transpordiliik), ning nende hindade kohaldamise tingimused, sealhulgas esindajale ning muude abiteenuste eest makstav tasu ja kohaldatavad tingimused;
- 14) „territoorium“ – Tuneesia puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mis kuuluvad tema suveräänsete õiguste alla, ning nende kohal asuv õhuruum, ja Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide puhul liikmesriikide maismaa-alad, siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu lepingut ja Euroopa Liidu toimimise lepingut nendes lepingutes sätestatud tingimustel, ning nende kohal olev õhuruum;
- 15) „kasutustasu“ – lennuettevõtjatelt lennujaama või keskkonna-, aeronavigatsiooni- või lennundusjulgestusrajatiste või -teenuste, sealhulgas nendega seotud teenuste ja rajatiste kasutamise eest võetav tasu;

- 16) „omakäitlus“ – olukord, kus lennujaama kasutaja osutab otseselt endale üht või mitut liiki maapealset teenust ega sõlmi lepingut kolmanda isikuga selliste teenuste osutamiseks; käesolevas määratluses ei loeta lennujaama kasutajaid omavahel kolmandateks isikuteks, kui:
- a) ühele kasutajale kuulub enamusosalus teises kasutajas või
 - b) ühele kasutajale kuulub enamusosalus kõigis teistes kasutajates;
- 17) „assotsiatsioonileping“ – 17. juulil 1995 Brüsselis allkirjastatud Euroopa – Vahemere piirkonna leping, millega luuakse assotsiatsioon ühelt poolt Euroopa ühenduste ja nende liikmesriikide ning teiselt poolt Tuneesia Vaberiigi vahel;
- 18) „kokkulepitud teenus“ ja „kindlaksmääratud lennuliin“ – rahvusvaheline lennuteenus ja kindlaksmääratud lennuliin vastavalt käesoleva lepingu artiklile 2 (Liiklusõigused ja marsruudiplaan);
- 19) „regulaarlennuteenus“ – lendude sari, millel on kõik järgmised tunnused:
- a) igale lennule võib igaüks osta üksikkohti või kauba või posti veoteenust (kas otse lennuettevõtjalt või tema volitatud esindajalt);

b) lennud toimuvad kahe või enama lennujaama vahel kas:

- avaldatud sõiduplaani kohaselt või
- nii regulaarselt või sageli, et need moodustavad ilmse süstemaatilise sarja;

20) „mitteregulaarlennuteenus“ – äriplane lennuteenus, mis ei ole regulaarlend;

21) „lennuettevõtja“ – kehtiva lennutegevusloa või muu samaväärse loaga ettevõtja;

22) „tegelik kontroll“ – suhe, mis põhineb õigustel, lepingutel või muudel vahenditel, mis kas üksikult või koos ja vastavaid asjaolusid või õigusnorme arvestavalt annavad võimaluse otse või kaudselt avaldada ettevõtjale otsustavat mõju, eriti:

a) ettevõtja kogu või osa vara kasutamise õiguse kaudu;

b) õiguste või lepingute kaudu, mis avaldavad otsustavat mõju ettevõtja üksuste ülesehitusele, hääletamisele või otsustele või muul viisil avaldavad otsustavat mõju ettevõtja äritegevusele;

- 23) „tegelik regulatiivne kontroll“ – tegelikku regulatiivset kontrolli, mida riik on lennuettevõtjale teinud, põhjendavad üksikasjad on järgmised:
- a) lennuettevõtja omab riigi pädeva asutuse poolt välja antud kehtivat lennuettevõtja sertifikaati ;
 - b) lennuettevõtja vastab kõnealuses riigis rahvusvaheliste lennuteenuste osutamise suhtes kehtivatele tingimustele, näiteks seoses finantsseisundi tõendiga, võimekusega vastata avaliku huvi tingimustele, teenuse garanteerimise kohustusega;
- 24) „lennutegevusluba“ –
- i) Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide puhul lennutegevusluba ja muud asjakohased dokumendid või sertifikaadid, mis on välja antud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta¹ ja sellele järgnevate õigusaktide alusel, ning
 - ii) Tuneesia puhul lennutegevusluba, sertifikaadid, load või erandid, mis on välja antud Tuneesias kehtivate tsiviillennundusreeglite alusel;
- 25) „SESAR“ (Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem) – programm, millega nähakse ette lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemide kooskõlastatud ja sünkroniseeritud uurimine, väljatöötamine ja elluviimine;

¹ ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

- 26) „viienda vabaduse liiklusõigus“ – ühe riigi (õiguse andnud riik) poolt teise riigi (õiguse saanud riik) lennuettevõtjatele antud õigus osutada rahvusvahelisi lennuteenuseid õiguse andnud riigi territooriumi ja kolmanda riigi territooriumi vahel, tingimusel et selliste teenuste osutamine algab või lõpeb õiguse saanud riigi territooriumil.

I JAOTIS

MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2

Liiklusõigused ja marsruudiplaan

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

Marsruudiplaan

2. Iga lepinguosaline võimaldab teise lepinguosalise lennuettevõtjatel teha lende järgmistel marsruutidel:

- a) Euroopa Liidu lennuettevõtjate puhul:

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

b) Tuneesia lennuettevõtjate puhul:

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

Liiklusõigused

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

- a) õigus lennata ilma maandumiseta üle tema territooriumi;
- b) õigus teha tema territooriumil mittekaubanduslikke vahemaandumisi;
- c) õigus osutada rahvusvahelisi lennuteenuseid järgmistel marsruutidel:

- i) Euroopa Liidu lennuettevõtjate puhul:

kõigi punktide vahel Euroopa Liidus ja kõigi punktide vahel Tuneesias;

- ii) Tuneesia lennuettevõtjate puhul:

kõigi punktide vahel Tuneesias ja kõigi punktide vahel Euroopa Liidus;

- d) muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.

Tegevuse paindlikkus

4. Iga lepinguosalise lennuettevõtjad võivad ühel või kõigil lõikes 2 kindlaksmääratud marsruutidel omal valikul teha järgmist:
- a) lennata ühel või mõlemal suunal;
 - b) kasutada ühe õhusõidukiga tehtaval lennul eri lennunumbreid;
 - c) lennata vahepunktidesse ja mujal asuvatesse punktidesse ning lepinguosaliste territooriumil asuvatesse punktidesse mis tahes kombinatsioonis ja järjekorras vastavalt lõike 2 sätetele;
 - d) jätta vahele peatusi ühes või mitmes punktis;
 - e) vahetada mis tahes punktis oma õhusõiduki teise oma õhusõiduki vastu (lennukite vahetus);
 - f) teha vahemaandumisi marsruudi mis tahes punktis kummagi lepinguosalise territooriumil või väljaspool seda;
 - g) teha transiitvedusid läbi teise lepinguosalise territooriumi;
 - h) kombineerida vedusid samal õhusõidukil sõltumata nende päritolust ning

- i) osutada sama teenust mitmes punktis (kaasterminaliteenus).

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

- i) Tuneesia lennuettevõtjad teenindavad üht Tuneesias asuvat punkti;
- ii) Euroopa Liidu lennuettevõtjad teenindavad üht Euroopa Liidus asuvat punkti.

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

6. Käesolev leping ei anna:

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

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

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

8. Käesolevas artiklis esitatud viidet punktidele käsitatakse viitena rahvusvaheliselt tunnustatud lennujaamadele.

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

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

ARTIKKEL 3

Lennutegevusluba

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

a) Tuneesia lennuettevõtja puhul:

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

b) Euroopa Liidu lennuettevõtja puhul:

- i) lennuettevõtja peamine tegevuskoht on ELi aluslepingute kohaselt Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil ja tal on Euroopa Liidu õiguse kohane kehtiv lennutegevusluba ja

- ii) lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav liikmesriik teeb lennuettevõtja üle tegelikku ja pidevat regulatiivset kontrolli ning pädev asutus on selgelt kindlaks määratud ning
 - iii) lennuettevõtja on otse või enamusosaluse kaudu Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Liidu liikmesriikide või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni või kõnealuste liikmesriikide kodanike või nii ühe kui ka teise omandis ja nende tegeliku kontrolli all;
- c) rakendatakse ja järgitakse artikli 13 (Lennundusohutus) ja artikli 14 (Lennundusjulgestus) sätteid ning
 - d) lennuettevõtja vastab tingimustele, mis on ette nähtud õigus- ja haldusnormidega, mida taotlust menetlev lepinguosaline rahvusvahelise lennutranspordi suhtes tavaliselt kohaldab.
2. Tegevus- ja tehniliste lubade väljaandmisel ei kohtle lepinguosalised teise lepinguosalise lennuettevõtjaid diskrimineerivalt.

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

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

ii) julgestusmeetmed või

iii) kindlustuskaitse.

ARTIKKEL 4

Lennutegevusloa andmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine ja piiramine

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

a) Tuneesia lennuettevõtja puhul:

- lennuettevõtja peamine tegevuskoht ei ole Tuneesias või tal puudub Tuneesiakohaldatavate õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba või
- lennuettevõtja ei ole Tuneesia tegeliku ja pideva regulatiivse kontrolli all või pädevat asutust ei ole selgelt kindlaks määratud või
- lennuettevõtja ei ole otse või enamusosaluse kaudu Tuneesia või Tuneesia kodanike omandis või nende tegeliku kontrolli all;

b) Euroopa Liidu lennuettevõtja puhul:

- lennuettevõtja peamine tegevuskoht ei ole ELi aluslepingute kohaselt Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil või lennuettevõtjal puudub Euroopa Liidu õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba või
- lennuettevõtja ei ole lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud Euroopa Liidu liikmesriigi tegeliku või pideva regulatiivse kontrolli all või pädev asutus ei ole selgelt kindlaks määratud või
- lennuettevõtja ei ole otse või enamusosaluse kaudu Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Liidu liikmesriikide või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni või kõnealuste liikmesriikide kodanike või nii ühe kui teise omandis ja nende tegeliku kontrolli all;

c) lennuettevõtja ei ole täitnud artiklis 6 (Vastavus õigus- ja haldusnormidele) osutatud õigus- või haldusnorme või

d) artikli 13 (Lennundusohutus) ja artikli 14 (Lennundusjulgestus) sätteid ei rakendata või ei järgita;

e) lepinguosaline on artikli 7 (Aus konkurents) kohaselt teatanud, et konkurentsitingimusi ei järgita.

2. Kui lõike 1 punktide c või d edasise täitmata jätmise vältimiseks ei ole hädavajalik kohe võtta meetmeid, rakendatakse käesolevas artiklis nimetatud õigusi alles pärast konsulteerimist teise lepinguosalise pädevate asutustega.

ARTIKKEL 5

Investeeringud lennuettevõtjatesse

1. Olenemata artiklist 3 (Lennutegevusluba) ja artiklist 4 (Lennutegevusloa andmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine ja piiramine) ning pärast seda, kui ühiskomitee on artikli 21 (Ühiskomitee) lõike 8 kohaselt kinnitanud, et lepinguosalsed või nende kodanikud võivad kooskõlas oma vastavate õigusaktidega omada teise lepinguosalise lennuettevõtjate enamusaktsiaid või tegelikku kontrolli nende lennuettevõtjate üle, võivad lepinguosalsed anda Euroopa Liidu liikmesriikidele või nende kodanikele loa omada Tuneesia lennuettevõtjate enamusaktsiaid või tegelikku kontrolli nende lennuettevõtjate üle või Tuneesiale või selle kodanikele loa omada Euroopa Liidu lennuettevõtjate enamusaktsiaid või tegelikku kontrolli nende lennuettevõtjate üle vastavalt käesoleva artikli lõike 2 tingimustele.
2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaldamisel teeb ühiskomitee lepinguosaliste investeeringute lubamiseks iga kord eelnevalt otsuse vastavalt artikli 21 (Ühiskomitee) lõikele 2. Kõnealuses otsuses määratakse kindlaks käesoleva lepingu kohaste kokkulepitud teenuste ning kolmandate riikide ja lepinguosaliste vaheliste teenustega seotud tingimused. Artikli 21 (Ühiskomitee) lõiget 10 selliste otsuste suhtes ei kohaldata.

ARTIKKEL 6

Vastavus õigus- ja haldusnormidele

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

ARTIKKEL 7

Aus konkurents

1. Lepinguosalisised kinnitavad, et nende ühine eesmärk on tagada ausa konkurentsi keskkond ning õiglased ja võrdsed võimalused, milles mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad saavad osutada konkurentsi alusel heakskiidetud lennuteenust kindlaksmääratud marsruutidel. Seepärast võtavad lepinguosalisised kõik asjakohased meetmed, et tagada kõnealuse eesmärgi igakülgne järgimine.
2. Lepinguosalisised kinnitavad, et vaba, aus ja moonutamata konkurents on oluline käesoleva lepingu eesmärkide saavutamiseks, ning märgivad, et põhjaliku konkurentsioiguse ja sõltumatu konkurentsiasutuse olemasolu ning lepinguosaliste riigisisese konkurentsioiguse veatu ja tulemuslik kohaldamine on olulised lennutransporditeenuse tõhusaks osutamiseks. Iga lepinguosalise konkurentsioigust, mis hõlmab käesolevas artiklis sisalduvaid küsimusi, kohaldatakse iga lepinguosalise territooriumil toimuva lennuettevõtjate tegevuse suhtes. Lepinguosaliste ühine eesmärk on konkurentsioiguste ühilduvus ja omavaheline lähendamine ning nende tõhus kohaldamine. Lepinguosalisised teevad vajaduse korral ja põhjendatud juhtudel koostööd konkurentsioiguse tõhusaks kohaldamiseks, eelkõige võimaldades oma lennuettevõtjatel või teistel kodanikel edastada kooskõlas oma vastavate õigusnormide ja kohtupraktikaga asjakohast teavet juhtumite kohta, mis on seotud teise lepinguosalise konkurentsiasutuste algatatud konkurentsioigusealase tegevusega.

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

4. Kõikide käesoleva artikli kohaselt võetud meetmete eest vastutavad üksnes lepinguosaliselised ning need puudutavad üksnes teist lepinguosalist või teise lepinguosalise lennuettevõtjaid, kes osutavad lennutransporditeenuseid lepinguosalistesse riikidesse või neist riikidest. Sellise meetme suhtes ei saa kohaldada vaidluste lahendamise menetlust artikli 22 (Vaidluste lahendamine ja vahekohus) tähenduses.

Ebaaus konkurents

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

Toetused ja riigiabi

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

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

8. Iga lepinguosaline esitab teise lepinguosalise taotluse korral mõistliku aja jooksul esimese lepinguosalise jurisdiktsiooni alla kuuluvate üksuste finantsaruanded ja muu teabe, mida teine lepinguosaline võib käesoleva artikli sätete järgimiseks põhjendatult nõuda. Kõnealune teave võib sisaldada üksikasju toetuste ja abi kohta lõike 6 tähenduses. Teabele juurdepääsu taotlenud osaliselt võib nõuda teabe konfidentsiaalsena käsitamist.

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

- a) kui üks lepingulepinguosalistest leiab, et tema lennuettevõtjat diskrimineeritakse või tema suhtes kohaldatakse ebaausaid tavaid lõigete 5 ja 6 tähenduses ning seda on võimalik tõendada, võib ta esitada teisele lepinguosalisele kirjalikud tähelepanekud. Pärast teise lepinguosalise teavitamist võib üks lepinguosaline pöörduda käesoleva artikliga seotud küsimuste arutamiseks teise lepinguosalise territooriumil asuvate vastutavate valitsusasutuste, sealhulgas riigi-, piirkondlike või kohalike asutuste poole. Peale selle võib lepinguosaline taotleda kõnealuse probleemi lahendamiseks konsultatsioone teise lepinguosalisega. Kõnealused konsultatsioonid peavad toimuma kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse esitamisest. Selle aja jooksul vahetavad lepinguosaliselised piisavalt teavet, mis võimaldab põhjalikult uurida ühe lepinguosalise tõstatatud probleemi;
- b) kui lepinguosaliselised ei suuda konsulteerimise käigus kolmekümne (30) päeva jooksul konsultatsioonide algusest probleemi lahendada või kui konsultatsioonid ei alga kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse saamisest lõigete 5 ja 6 kohase väidatava rikkumise kohta, võib konsultatsioonid algatanud lepinguosaline peatada käesoleva lepinguga teistele lennuettevõtjatele antud õigused lennutegevusloa andmisest keeldudes, lennutegevusloa tühistades, kehtetuks tunnistades või peatades; ta võib samuti kehtestada nende õiguste teostamisele tingimused, mida ta peab vajalikuks, või kehtestada tollimaksud või võtta muid meetmeid. Kõik käesoleva lõike kohaselt võetud meetmed peavad olema asjakohased ja proportsionaalsed ning nende ulatus ja kestus peavad piirduma üksnes hädavajalikkuga.

Monopolivastased meetmed

10. Iga lepinguosaline kohaldab tõhusalt monopolivastaseid õigusakte kooskõlas lõikega 2 ja keelab oma lennuettevõtjatel:

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

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

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

13. Kui lepinguosaliselised ei suuda konsulteerimise käigus kolmekümne (30) päeva jooksul konsultatsioonide algusest probleemi lahendada või kui konsultatsioonid ei alga kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse saamisest lõike 10 kohase väidetava rikkumise kohta, ja kui konkurentsivaldkinnas pädev asutus või kohus on teinud kindlaks lepingukohaste reeglite rikkumise, võib konsultatsioonid algatanud lepinguosaline peatada käesoleva lepinguga teistele lennuettevõtjatele antud õigused, keeldudes lennutegevusloa andmisest, lennutegevusloa tühistades, kehtetuks tunnistades või peatades; ta võib samuti kehtestada nende õiguste teostamisele tingimused, mida ta peab vajalikuks, või kehtestada tollimaksud või võtta muid meetmeid. Kõik käesoleva lõike kohaselt võetud meetmed peavad olema asjakohased ja proportsionaalsed ning nende ulatus ja kestus peavad piirduma üksnes hädavajalikkuga.

ARTIKKEL 8

Äritegevus

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

Äritegevus

1. Lepinguosalised lepivad kokku, et ettevõtjate äritegevuse tõkked takistavad käesolevast lepingust kasu saamist. Seepärast kohustuvad lepinguosalisel püüdma tõhusalt ja vastastikku kõrvaldada kõnealuseid takistavaid asjaolusid, kui need võivad takistada kummagi lepinguosalise äritegevust, moonutada konkurentsi või pärssida võrdsete konkurentsitingimuste arendamist.
2. Artikli 21 (Ühiskomitee) kohaselt loodud ühiskomitee kehtestab äritegevuse ja -võimaluste kohta koostöökorra; jälgib tehtud edusamme ettevõtjate äritegevust takistavate asjaolude tulemuslikul käsitlemisel ning olukorda, sealhulgas õigusnormide ja regulatiivsete nõuete muutmisega seotud arengut. Artikli 21 (Ühiskomitee) kohaselt võib üks lepinguosaline taotleda ühiskomitee kokkukutsumist käesoleva artikli kohaldamisega seotud küsimuste uurimiseks.

Lennuettevõtjate esindajad

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

Maapealne teenindus

5. Ilma et see piiraks teise lõigu kohaldamist, on ühe lepinguosalise igal lennuettevõtjal teise lepinguosalise territooriumil õigus:
 - a) tagada ise maapealne teenindus (omateenindus) või

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

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

6. Igal maapealsete teenuste osutajal, olgu tegemist kas lennuettevõtja või mõne muu teenuseosutajaga, on õigus pakkuda teise lepinguosalise territooriumil maapealset teenindust lennuettevõtjatele, kes tegutsevad samas lennujaamas lennutegevusloa alusel ning vastavalt kehtivatele õigusaktidele ja -normidele.

Teenindusaegade jaotamine lennujaamades

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

Käitamis- ja tegevuskavad ning lennuplaanid

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

Müük, kohalikud kulud ja raha ülekandmine

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

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

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

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

Turustuskoostöölepped

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

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

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

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

Ühendveoteenused

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

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

Frantsiisi- ja tootemargikokkulepped

16. Iga lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus sõlmida frantsiisi- või tootemargikokkuleppeid mõlema lepinguosalise või kolmanda riigi ettevõtjatega, sealhulgas lennuettevõtjatega, tingimusel et lennuettevõtjatel on asjakohased volitused ja nad on täitnud lepinguosaliste poolt selliste kokkulepete suhtes kohaldatavates õigus- ja haldusnormides sätestatud tingimused, eelkõige tingimuse, mille kohaselt tuleb avaldada teenust osutava lennuettevõtja andmed.

Rentimine

17. Iga lepinguosalise lennuettevõtjad võivad sõlmida kokkuleppeid õhusõiduki pakkumiseks kas meeskonnaga või ilma rahvusvahelise lennutransporditeenyuse osutamiseks koos:

- a) lepinguosaliste lennuettevõtja või -ettevõtjatega ning
- b) kolmandate riikide lennuettevõtja või -ettevõtjatega,

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

ARTIKKEL 9

Tolli- ja muud maksud

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelise lennuteenuse osutamiseks kasutatav õhusõiduk, selle tavapärane pardavarustus, kütus, määrdeained, tarvitavad tehnilised varud, maapealne varustus, varuosad (sealhulgas mootorid), pardavarud (eelkõige toiduained, mittealkohoolsed ja alkohoolsed joogid, tubakas ning muud reisijatele lennu ajal piiratud koguses müügiks või tarbimiseks ette nähtud tooted) ja muud tooted, mis on ette nähtud rahvusvahelist lennuteenust osutava õhusõiduki käitamiseks või teenindamiseks või kasutamiseks ainult seoses sellega, vabastatakse teise lepinguosalise territooriumile saabumisel vastastikkuse alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli-, aktsiisimaksust ning muudest samasugustest tasudest ja maksudest,

- a) mida kohaldavad riiklikud või kohalikud asutused või Euroopa Liit ning
- b) mis ei põhine osutatavate teenuste hinnal, tingimusel et nimetatud varustus ja varud jäävad õhusõiduki pardale.

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

- a) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistliku suurusega pardavarud, mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelist lennuteenust osutava õhusõiduki pardal, isegi kui need pardavarud on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal;
- b) lepinguosalise territooriumile toodud maapealne varustus ja varuosad (eelkõige mootorid), mis on ette nähtud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt rahvusvahelise lennuteenuse osutamiseks kasutatava õhusõiduki teenindamiseks, hoolduseks või remondiks;
- c) kütus, määrdeained ja tarvitavad tehnilised varud, mis on lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja mis on ette nähtud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt rahvusvahelist lennuteenust osutava õhusõiduki jaoks, isegi kui need varud on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal;
- d) iga lepinguosalise tollireeglitega ette nähtud trükised, mis on ühe lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud ning mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelist lennuteenust osutava õhusõiduki pardal, isegi kui need on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal, ning
- e) lennujaamades ja kaubaterminalides kasutatav ohutus- ja julgestusvarustus.

3. Olenemata muudest vastupidistest sätetest ei takista käesolevas lepingus sätestatu lepinguosalist kehtestamast mittediskrimineerivaid makse, lõive, tollimakse ega tasusid kütuse suhtes, mis tarnitakse tema territooriumil kasutamiseks lennuettevõtja õhusõidukis, mis peab lennuühendust tema territooriumi kahe punkti vahel.
4. Õhusõidukite tavapärasest pardavarustust, samuti ühe lepinguosalise lennuettevõtja õhusõidukite pardal tavaliselt hoitavaid materjale ja varusid ja varuosasid, millele on osutatud lõigetes 1 ja 2, võib teise lepinguosalise territooriumil maha laadida üksnes kõnealuse lepinguosalise territooriumi tolliasutuse eelneval loal ning need võivad jääda asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli alla seni, kuni need reeksporditakse või kõrvaldatakse vastavalt mõlema lepinguosalise kehtivatele tolliõigusnormidele.
5. Käesolevas artiklis sätestatud maksuvabastused kehtivad ka siis, kui ühe lepinguosalise lennuettevõtjad on saanud lepingu alusel mõnelt muult lennuettevõtjalt, kelle suhtes teine lepinguosaline samuti selliseid vabastusi kohaldab, teise lepinguosalise territooriumil laenuks või edastamiseks lõigetes 1 ja 2 sätestatud tooted.
6. Käesolev leping ei takista lepinguosalisi kohaldamast makse, lõive ega tasusid kaupade suhtes, mida müüakse reisijatele pardal muul eesmärgil kui pardal tarbimiseks lennuteenuse selle osa jooksul, mis toimub tema territooriumi kahe punkti vahel, kus on lubatud pardaleminek ja pardalt mahatulek.
7. Lepinguosalise territooriumi otsetransiidi teel läbiv pagas ja kaup vabastatakse tollimaksudest, lõivudest ja muudest samasugustest tasudest, mis ei põhine teenuste osutamise maksumusel.

8. Lõigetes 1 ja 2 nimetatud varustuse ja varude puhul võidakse nõuda nende hoidmist asjaomaste asutuste järelvalve või kontrolli all.
9. Käesoleva lepingu sätted ei mõjuta käibemaksukorda, välja arvatud impordi käibemaksu osas.
10. Käesolev leping ei mõjuta mis tahes liikmesriigi ja Tuneesia vahel kehtivate tulu ja kapitali topeltmaksustamise vältimise kokkulepete kohaldamist.

ARTIKKEL 10

Kasutustasud

1. Käesoleva lepingu I lisa esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalisel, et nende kohaldavate õigusaktide, reeglite ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa A osas.
2. Iga lepinguosaline tagab, et kasutustasud, mida nende pädevad asutused või üksused võivad kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes aeronavigatsiooni- ja lennujuhtimisteenuste kasutamise eest, on kulupõhised ja mittediskrimineerivad. Igal juhul määratakse kõik teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes kehtestatavad kasutustasud tingimustel, mis on sama soodsad kui mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

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

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

ARTIKKEL 11

Piletihinnad ja kaubatariifid

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

ARTIKKEL 12

Statistika

1. Iga lepinguosaline esitab teisele lepinguosalisele mittediskrimineerival viisil käesoleva lepingu raames teenindatavate lendude kohta käivad kättesaadavad ning mõlema lepinguosalise vastavate õigusnormidega ette nähtud statistilised andmed, mida võib põhjendatult nõuda.

2. Lepinguosalised teevad artikli 21 (ühiskomitee) kohase ühiskomitee raames koostööd, et hõlbustada käesoleva lepingu kohase lennuteenuste arengu jälgimiseks omavahelist statistilise teabe vahetust.

II JAOTIS

ÕIGUSKOOSTÖÖ

ARTIKKEL 13

Lennundusohutus

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

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

3. Mõlemad lepinguosaliselised võivad igal ajal taotleda konsultatsioone teise lepinguosalise ohutusnormide järgimise kohta.
4. Lepinguosaliselised tagavad, et kui on kahtlusi, et ühe lepinguosalise territooriumil registreeritud õhusõiduk, mis maandub teise lepinguosalise territooriumil asuvas rahvusvahelisele lennuliiklusele avatud lennujaamas, ei vasta konventsiooniga kehtestatud rahvusvahelistele lennundusohutusnormidele, siis kontrollivad teise lepinguosalise pädevad asutused kõnealuse õhusõiduki pardal ja selle ümber seisuplatsil õhusõiduki ja meeskonna dokumentide kehtivust ning õhusõiduki ja selle varustuse nähtavat seisukorda.
5. Lepinguosaliste pädevad asutused võivad viivitamata võtta kõiki asjakohaseid meetmed, kui on põhjust arvata, et
- a) õhusõiduk, selle osa või selle käitamine ei vasta konventsiooniga või II lisa B osas sätestatud õigusaktidega (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kehtestatud miinimumnormidele;
 - b) on tekkinud tõsiseid kahtlusi, et õhusõiduk, selle osa või selle käitamine ei vasta konventsiooniga või II lisa B osas sätestatud õigusaktidega (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kehtestatud miinimumnormidele või
 - c) on tekkinud tõsiseid kahtlusi, et konventsiooniga või lepingu II lisa B osas sätestatud õigusaktidega (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) miinimumnorme ei suudeta tõhusalt järgida ega nende täitmist tagada.

6. Kui ühe lepinguosalise pädevad asutused võtavad lõike 5 kohaseid meetmeid, teatavad nad sellest viivitamata teise lepinguosalise pädevatele asutustele ja põhjendavad meetmete võtmist.
7. Ühe konventsiooniosalise poolt kooskõlas lõikega 5 võetavate kõigi meetmete rakendamine lõpetatakse niipea, kui nende võtmiseks ei ole enam põhjust.
8. Kui lõike 5 kohaldamisel võetud meetmete rakendamist ei lõpetata, kuigi nende võtmiseks ei ole enam põhjust, võivad mõlemad lepinguosalised suunata selle küsimuse ühiskomiteele lahendamiseks.

ARTIKKEL 14

Lennundusjulgestus

1. I lisa esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalised, et nende kohaldavate õigusaktide, reeglite ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa C osas.
2. Võttes täielikult arvesse ja austades oma suveräänsust, võivad lepinguosalised nõustuda, et teine lepinguosaline külastab ühte või mitut nende lennujaama seoses seal kohaldatavate lennundusjulgestusmeetmetega. Lepinguosalised kehtestavad vajalikud mehhanismid teabe vahetamiseks nende külastuste tulemuste kohta.

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

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

5. Lepinguosaliselised tegutsevad vastastikustes suhetes kooskõlas lennundusjulgustusstandarditega ning ICAO kehtestatud asjakohaste soovituslike tavade, mis on kindlaks määratud konventsiooni lisades, kuivõrd selliseid julgustusnõudeid kohaldatakse lepinguosaliste suhetes. Lepinguosaliselised nõuavad, et õhusõidukite käitajad, kes kasutavad lepinguosaliste registrisse kantud õhusõidukeid, samuti ettevõtjad, kelle peamine tegevuskoht või alaline asukoht on lepinguosaliste territooriumil, ja lepinguosaliste territooriumil asuvate lennujaamade käitajad tegutseksid vastavalt nendele lennundusjulgustuse sätetele.

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

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

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

9. Iga lepinguosaline võtab kõik tema arvates asjakohased meetmed, et tagada ebaseadusliku hõivamise või ebaseadusliku sekkumise ohvriks langenud ja nende territooriumil maandunud õhusõiduki maapinnale jäämine, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki äralend on vajalik inimelu kaitseks. Võimaluse korral võetakse sellised meetmed vastastikuste konsultatsioonide alusel.
10. Kui ühel lepinguosalisel on põhjendatud kahtlusi, et teine lepinguosaline ei ole täitnud käesolevas artiklis sätestatud lennundusjulgustusnõudeid, taotleb ta viivitamata konsulteerimist teise lepinguosalisega.
11. Ilma et see piiraks artikli 4 (Lennutegevusloa andmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine ja piiramine) kohaldamist, annab suutmatust jõuda rahuldavale kokkuleppele viieteistkümne (15) päeva jooksul alates lõikes 10 osutatud taotluse esitamisest aluse teise lepinguosalise ühe või mitme lennuettevõtja lennutegevusloa peatamiseks, tühistamiseks, piiramiseks või sellele tingimuste seadmiseks.
12. Otsese ja erakorralise ohu korral võib lepinguosaline võtta ajutisi meetmeid enne viieteistkümne (15) päeva möödumist lõikes 11 osutatud ajavahemikust.
13. lõike 11 kohaselt võetud meetmete rakendamine lõpetatakse, kui teine lepinguosaline on viinud oma tegevuse käesoleva artikliga täielikku vastavusse.

ARTIKKEL 15

Lennuliikluse korraldamine

1. I lisas esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosaliselised, et nende kohaldavate õigusaktide, reeglite ja menetlustega viiakse ellu ning kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud II lisa D osas, ning Euroopa Liidu õigusraamistikuga hõlmamata valdkondades aeronavigatsiooniteenuste suhtes kohaldatavaid ICAO menetlusi allpool sätestatud tingimustel.
2. Lepinguosaliselised kohustuvad tegema tihedat koostööd lennuliikluse korraldamisel, et laiendada ühtne Euroopa taevast Tuneesiale ning tugevdada seega praegusi ohutusnorme, tõhustada Euroopa üldisi lennuliiklusnorme, optimeerida veomahtu ja minimeerida viivitusi. Selleks osaleb Tuneesia ühtse taeva komitees vaatlejana. Ühiskomitee jälgib ja hõlbustab koostööd lennuliikluse korraldamisel.
3. Et lepinguosalistel oleks lihtsam saavutada ühtset Euroopa taevast käsitlevaid eesmärke oma territooriumil,
 - a) võtab Tuneesia vajalikud meetmed, et kohandada oma aeronavigatsiooniteenused ning lennuliikluse korraldamise institutsioonilised ja seirestruktuurid ümber vastavalt ühtse Euroopa taeva põhimõtetele, eelkõige lennundusohutuse valdkonnas;
 - b) asutab Tuneesia eelkõige asjakohase riikliku järelevalveasutuse, mis on vähemalt funktsionaalselt sõltumatu aeronavigatsiooniteenuste pakkujatest;

- c) kaasab Euroopa Liit Tuneesia vastavatesse Euroopa ühtsest taevast tulenevatesse aeronavigatsiooniteenuste, õhuruumi ja koostalitlusvõime valdkonna algatustesse, eelkõige järgmiselt:
- i) vastav koostöö Tuneesiaga või Tuneesia kaasamine funktsionaalsesse õhuruumiosasse;
 - ii) osalemine ühtse Euroopa taeva võrgustiku funktsioonides, eelkõige liiklusvoogude andmete edastamine;
 - iii) oma tegevuse SESARi kasutuselevõtu kavadega vastavusse viimine;
 - iv) koostalitlusvõime tugevdamine ning
- d) teevad lepinguosalised koostööd Euroopa Liidu tulemuslikkuse kava valdkonnas, et optimeerida üldist lennutõhusust, vähendada kulusid ning muuta olemasolevad süsteemid ohutumaks ja võimsamaks. Koostöös keskendutakse eelkõige tulemuslikkuse näitajate seirevahenditele ning õhuruumi haldamise ja kavandamise vahenditele.

ARTIKKEL 16

Keskkonnakaitse

1. I lisas esitatud üleminekusätete kohaldamisel tagavad lepinguosalised, et nende kohaldavate õigusaktide, reeglite ja menetlustega viiakse ellu ja kohaldatakse vähemalt selliseid lennutranspordialaseid õigusnorme ja standardeid, mis on sätestatud käesoleva lepingu II lisa E osas.
2. Soodustades lennunduse säästvat arengut, toetavad lepinguosalised keskkonna kaitsmise vajadust. Lepinguosalised teevad koostööd, et selgitada välja lennunduse mõju keskkonnale.
3. Lepinguosalised tõdevad, et on tähtis teha koostööd, et välja selgitada ja vähendada lennunduse mõju keskkonnale kooskõlas käesoleva lepingu eesmärkidega.
4. Lepinguosalised tunnustavad, et on oluline võidelda kliimamuutuste vastu ja seega lennundusest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vastu nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Lepinguosalised lepivad kokku tihendada koostööd kõnealustes küsimustes, sealhulgas asjakohaste mitmepoolsete kokkulepete abil, mis hõlmavad eelkõige selliste turust lähtuvate globaalmeetmete rakendamist, nagu lepidi kokku Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (OACI) 39. assambleel ja kasutades selleks ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkuleppe artikliga 6.4 loodud säästva arengu mehhanismi, et töötada välja turupõhised rahvusvahelised globaalmeetmed, mille abil vähendada kasvuhoonegaaside heidet lennunduses, ning muud artikli 6 kohased aspektid seoses rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heitega.

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

- a) keskkonnahoidliku lennundustehnoloogiaga seotud uurimis- ja arendustegevus;
- b) lennuliikluse korraldamisega seotud uuendused eesmärgiga vähendada lennunduse mõju keskkonnale;
- c) teadus- ja arendustegevus säästvate alternatiivkütuste leidmiseks lennunduses;
- d) arvamustevahetus teemadel, mis on seotud lennunduse mõjuga keskkonnale ja kliimat mõjutavate lennundussektori heitkoguste vähendamisega, ning
- e) müra vähendamine ja seire, et vähendada lennunduse mõju keskkonnale.

6. Lähtuvalt oma õigustest ja kohustustest, mis tulenevad nende keskkonnavalastest mitmepoolsetest kohustustest, seavad lepinguosalised ühtlasi ülesandeks tõhustada finants- ja tehnoloogiakoostööd seoses meetmetega rahvusvahelisest lennundusest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks.

7. Lepinguosalised tunnistavad vajadust võtta asjakohaseid meetmeid, et vältida lennunduse mõju keskkonnale või tegeleda selle probleemiga, eeldusel et sellised meetmed on täielikult kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustustega.

ARTIKKEL 17

Lennuettevõtja vastutus

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

ARTIKKEL 18

Tarbijakaitse

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

ARTIKKEL 19

Sotsiaalaspektid

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

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

7. Iga lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee koosoleku kokkukutsumist, et arutada taotluse esitanud lepinguosalise arvates olulisi tööhõiveküsimusi.

III JAOTIS

INSTITUTSIOONILISED JA LÕPPSÄTTED

ARTIKKEL 20

Tõlgendamine ja rakendamine

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

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

ARTIKKEL 21

Ühiskomitee

1. Luuakse lepinguosaliste esindajatest koosnev komitee (edaspidi „ühiskomitee“), mis vastutab käesoleva lepingu haldamise ja nõuetekohase rakendamise eest. Selleks esitab komitee soovitusi ja võtab lepinguga ettenähtud juhtudel vastu otsuseid.
2. Ühiskomitee tegutseb ja teeb otsused konsensuse alusel. Ühiskomitees vastu võetud otsused on lepinguosalistele siduvad.
3. Ühiskomitee võtab otsusega vastu oma töökorra.
4. Ühiskomitee tuleb kokku vastavalt vajadusele, kuid vähemalt üks kord aastas. Iga lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist.

5. Iga lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist käesoleva lepingu tõlgendamise ja kohaldamisega seotud küsimuste lahendamiseks. Koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui kaks (2) kuud pärast taotluse saamist, kui lepinguosalisel ei ole kokku leppinud teisiti.
6. Käesoleva lepingu nõuetekohaseks rakendamiseks vahetavad lepinguosalisel teavet ja peavad kummagi lepinguosalise taotlusel nõu ühiskomitees.
7. Ühiskomitee kinnitab oma otsusega hinnangu, mille Euroopa Liit on teinud selle kohta, kuidas Tuneesia viib ellu ja kohaldab Euroopa Liidu õigusaktidega ette nähtud õigusnorme ja standardeid, mis on esitatud I lisa punktis 1.
8. Ühiskomitee uurib küsimusi, mis on seotud investeringutega lepinguosaliste lennuettevõtjatesse või muudatustega lepinguosaliste lennuettevõtjate tegelikus kontrollimises.
9. Ühiskomitee arendab ka koostööd, tegeledes eelkõige, kuid mitte üksnes järgmisega:
 - a) vaatab läbi käesoleva lepingu kohaseid lennuteenuseid mõjutavad turutingimused;

- b) püüab leida tõhusat lahendust küsimustele, mis on seotud artiklis 8 (äritegevus) osutatud äritegevuse ja -võimalustega ning võivad takistada käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste turulepääsule ja nende sujuvat osutamist, tagades ausa konkurentsi, õigusnormide ühtlustamise ning õiguslike piirangute vähendamise lennuteenuste osutamisel;
- c) vahetab teavet, sealhulgas selliste muudatuste kohta asjaomase lepinguosalise õigusaktides, reeglites ja poliitikas, mis võivad mõjutada lennuteenuseid;
- d) kaalub võimalikke valdkondi, mida võiks käesolevasse lepingusse lisada, ja esitab soovitusi lepingu võimalikuks muutmiseks või soovitusi selliste tingimuste ja korra kohta, mille alusel uued osalised saaksid käesoleva lepinguga liituda;
- e) arutab investeerimise, omandiõiguse ja kontrolliga seotud üldisi küsimusi;
- f) edendab õiguskoostööd ja vastastikuseid kohustusi, et saavutada õigusnormide vastastikune tunnustamine ja lähendamine;
- g) soodustab vajaduse korral konsulteerimist lennutranspordiküsimustes, mida käsitletakse rahvusvahelistes organisatsioonides ja suhetes kolmandate riikidega, sealhulgas ühise lähenemisviisi kasutuselevõtmise kaalumist;

- h) hõlbustab lepinguosalistevahelist statistilise teabe vahetust käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste arengu jälgimiseks ning
 - i) analüüsib käesoleva lepingu rakendamise sotsiaalmõju ja leiab asjakohaseid lahendusi põhjendatuks peetavatele probleemidele.
10. Kui ühiskomitee ei tee kuue (6) kuu jooksul alates taotluse esitamisest otsust küsimuses, mille kohta on talle taotlus esitatud, võivad lepinguosalised võtta artikli 23 (Kaitsemeetmed) alusel asjakohaseid ajutisi kaitsemeetmeid.
11. Käesoleva lepinguga ei takistata väljaspool ühiskomiteed toimuvat lepinguosaliste pädevate asutuste koostööd ega korraldatavaid arutelusid, eelkõige lennundusjulgestuse, lennundusohutuse, keskkonnakaitse, lennuliikluse juhtimise, lennujaamataristu, konkurentsi ja tarbijakaitse valdkonnas. Lepinguosalised teatavad ühiskomiteele sellise koostöö ja selliste arutelude tulemused, mis võivad mõjutada käesoleva lepingu rakendamist.

ARTIKKEL 22

Vaidluste lahendamine ja vahekohus

1. Vaidlused, mis on seotud kohaldamise või tõlgendamisega, välja arvatud käesoleva lepingu artikli 7 (Aus konkurents) kohaldamisalasse kuuluvad küsimused, mis ei kuulu lahendamisele ühiskomitee koosolekul, võib lepinguosaliste nõusolekul edastada otsustamiseks mõnele isikule või üksusele. Kui lepinguosalised ei jõua omavahel kokkuleppele, esitatakse vaidlusküsimus ühe lepinguosalise taotlusel vahekohtusse vastavalt käesoleva artikliga ette nähtud menetlusele.
2. Vahekohtusse pöördumise taotlus esitatakse kirjalikult teisele lepinguosalisele. Vaidlusküsimuse esitanud lepinguosaline nimetab oma taotluses vaidlusaluse asjaolu ja selgitab selgelt, miks see on käesoleva lepinguga vastuolus.
3. Kui lepinguosalised ei ole kokku leppinud teisiti, on vahekohus kolmest vahekohtunikust koosnev kohus, mis moodustatakse järgmiselt:
 - a) kahekümne (20) päeva jooksul pärast vahekohtutaotluse saamist määrab iga lepinguosaline vahekohtuniku. Kolmekümne (30) päeva jooksul pärast mõlema vahekohtuniku nimetamist määravad kaks vahekohtunikku vastastikusel kokkuleppel kolmanda, kes tegutseb vahekohtu eesistujana;

- b) kui üks lepinguosaline ei ole kokkulepitud aja jooksul vahekohtunikku määranud või kui kolmandat vahekohtunikku ei ole määratud punkti a kohaselt, võib kumbki lepinguosaline paluda ICAO nõukogu presidendil määrata olenevalt olukorrast vahekohtunik või vahekohtunikud kolmekümne (30) päeva jooksul pärast taotluse saamist. Kui ICAO nõukogu president on liikmesriigi või Tuneesia kodanik, määrab vahekohtuniku ICAO nõukogu kõige vanem asepresident, keda ei saa eespool nimetatud põhjusel diskvalifitseerida.
4. Vahekohtu moodustamise kuupäevaks on päev, mil viimane kolmest vahekohtunikust nõustub oma ametissenimetamisega.
5. Ühe lepinguosalise taotlusel teeb vahekohus kümne (10) päeva jooksul pärast vahekohtu ametisseääramist otsuse selle kohta, kas tegemist on kiireloomulise juhtumiga.
6. Ühe lepinguosalise taotlusel võib vahekohus nõuda, et teine lepinguosaline rakendaks vahekohtu lõpliku otsuse vastuvõtmiseni ajutisi meetmeid.
7. Hiljemalt üheksakümne (90) päeva jooksul pärast vahekohtu ametisseääramise kuupäeva esitab vahekohus lepinguosalistele vahearuande, mis sisaldab väljaselgitatud asjaolusid, asjakohaste sätete kohaldatavust ning vahekohtu järelduste ja soovitude üksikasjalikke põhjendusi. Kui vahekohus leiab, et tal ei ole võimalik sellest tähtajast kinni pidada, teavitab vahekohtu eesistuja sellest kirjalikult lepinguosalisi, põhjendab viivitust ja nimetab kuupäeva, mil vahekohus plaanib vahearuande esitada. Ühelgi juhul ei tohi vahearuannet esitada hiljem kui sada kaksikümmend (120) päeva pärast vahekohtu ametisseääramist.

8. Neljateistkümne (14) päeva jooksul pärast vahearuande teatavaks tegemist võib lepinguosaline esitada vahekohtule kirjaliku taotluse vahearuande teatavate aspektide läbivaatamiseks.
9. Kiireloomulisel juhul teeb vahekohus kõik võimaliku, et esitada oma vahearuanne neljakümne viie (45) päeva ja igal juhul hiljemalt kuuekümne (60) päeva jooksul pärast vahekohtu ametisse määramise kuupäeva. Seitsme (7) päeva jooksul pärast vahearuande teatavaks tegemist võib lepinguosaline esitada vahekohtule kirjaliku taotluse vahearuande teatavate aspektide läbivaatamiseks.
10. Pärast lepinguosaliste poolt vahearuande kohta esitatud kirjalike märkuste läbivaatamist võib vahekohus oma aruannet muuta ja asjaolusid täiendavalt uurida, kui ta peab seda asjakohaseks. Vahekohtu lõppotsuse järeldused sisaldavad vahearuande läbivaatamise ajal esitatud väidete põhjalikku analüüsi ja selles vastatakse selgelt lepinguosaliste küsimustele ja tähelepanekutele.
11. Vahekohus teatab oma lõppotsuse lepinguosalistele saja kahekümne (120) päeva jooksul pärast vahekohtu ametisse määramise kuupäeva. Kui vahekohus leiab, et tal ei ole võimalik sellest tähtajast kinni pidada, teavitab vahekohtu eesistuja sellest kirjalikult lepinguosalisi, põhjendab viivitust ja nimetab kuupäeva, mil vahekohus plaanib lõppotsuse esitada. Ühelgi juhul ei tohi lõppotsust esitada hiljem kui sada viiskümmend (150) päeva pärast vahekohtu ametisse määramist.

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

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

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

ARTIKKEL 23

Kaitsemeetmed

1. Kui üks lepinguosaline leiab, et teine lepinguosaline ei ole täitnud käesolevast lepingust tulenevaid kohustusi, võib ta võtta asjakohaseid meetmeid. Kaitsemeetmeid võetakse ainult sellises ulatuses ja sellise kestusega, mis on vajalik olukorra parandamiseks või lepingu tasakaalu säilitamiseks. Eelistatud on meetmed, mis häirivad käesoleva lepingu toimimist kõige vähem.
2. Kaitsemeetmeid võtta kavatsev lepinguosaline teatab sellest teisele lepinguosalisele ühiskomitee kaudu ja edastab kogu asjakohase teabe.
3. Lepinguosalisel alustavad kohe ühiskomitees konsulteerimist, et jõuda vastastikku vastuvõetava lahenduseni.
4. Ilma et see piiraks artikli 3 (Lennutegevusluba) lõike 1 punkti c ja artikli 4 (Lennutegevusloa andmisest keeldumine ning selle tühistamine, peatamine või piiramine) lõike 1 punkti d kohaldamist, ei võta asjaomane lepinguosaline kaitsemeetmeid enne, kui käesoleva artikli lõikes 2 osutatud teatamiskuupäevast on möödunud üks kuu, välja arvatud juhul, kui käesoleva artikli lõikes 3 osutatud konsulteerimine lõpeb enne nimetatud tähtaja möödumist.

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

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

ARTIKKEL 24

Seos muude lepingutega

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

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

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

- b) lahendatakse lepinguosaliste vaheline vaidlus küsimuses, kas lepinguosalistevaheliste kokkulepete või korra sätted või tingimused on soodsamad või paindlikumad, artikli 22 (Vaidluste lahendamine ja vahekohus) kohase vaidluste lahendamise menetluse raames. Artikli 22 kohase vaidluste lahendamise menetluse raames lahendatakse ka vastuoluliste sätete või tingimuste vaheliste seoste üle.
3. Kui lepinguosalised ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks ICAO või muu rahvusvahelise organisatsiooni otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad vajalikul hetkel kooskõlas artikliga 21 (Ühiskomitee) ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, kas käesolevat lepingut tuleks sellise olukorra arvessevõtmiseks muuta.

ARTIKKEL 25

Piirkondlik dialoog

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

ARTIKKEL 26

Muudatused

1. Kui üks lepinguosaline soovib käesolevat lepingut muuta, teatab ta sellest ühiskomiteele.
2. Lepinguosalised võivad kokku leppida kõikides käesolevasse lepingusse tehtavates muudatustes artikli 21 (Ühiskomitee) kohaselt toimunud konsultatsioonide tulemusena. Muudatused jõustuvad vastavalt artiklile 30 (Jõustumine).
3. Ühiskomitee võib ühe lepinguosalise ettepanekul ja kooskõlas käesoleva artikliga konsensuse alusel otsustada lepingu lisasid muuta.
4. Käesolev leping ei piira ühegi lepinguosalise õigust võtta vastavalt mittediskrimineerimise põhimõttele ühepoolset vastu uusi või muuta kehtivaid lennutranspordialaseid või II lisas nimetatud valdkondadega seotud õigusakte.
5. Kui üks lepinguosaline kaalub uute õigusaktide vastuvõtmist või II lisas loetletud kehtivate lennutranspordialaste õigusaktide muutmist, teavitab ta sellest nõuetekohaselt ja vastavalt võimalusele teist lepinguosalist. Kummagi lepinguosalise taotlusel võib ühiskomitees toimuda eelnev arvamustevahetus.

6. Niipea kui üks lepinguosaline on vastu võtnud lennutranspordialased või II lisas nimetatud valdkondadega seotud uued õigusaktid või oma kehtivate õigusaktide muudatused, mis võivad mõjutada käesoleva lepingu nõuetekohast toimimist, teatab ta sellest teisele lepinguosalisele hiljemalt kolmekümne (30) päeva jooksul pärast õigusakti või õigusakti muudatuse vastuvõtmist. Kummagi lepinguosalise taotlusel vahetab ühiskomitee kuuekümne (60) päeva jooksul pärast taotluse saamist seisukohti kõnealuse uue õigusakti või muudatuse mõju üle käesoleva lepingu nõuetekohasele toimimisele.

7. Pärast seisukohtade vahetamist vastavalt käesoleva artikli lõikele 6 teeb ühiskomitee järgmist:

- a) võtab vastu II lisa muutva otsuse, et lisada sinna asjaomased uued õigusnormid või asjaomastes õigusaktides tehtud muudatused, vajaduse korral vastastikkuse põhimõtet arvesse võttes;
- b) võtab vastu otsuse selle kohta, et asjaomast uut õigusakti või muudatust tuleb käsitada käesoleva lepinguga kooskõlas olevana või
- c) soovib muid mõistliku aja jooksul võetavaid meetmeid lepingu nõuetekohase toimimise tagamiseks.

ARTIKKEL 27

Lõpetamine

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

ARTIKKEL 28

Lepingu registreerimine

Pärast jõustumist registreeritakse käesolev leping ja kõik selle muudatused ICAOs kooskõlas konventsiooni artikliga 83 ja ÜRO sekretariaadis kooskõlas ÜRO põhikirja artikliga 102.

ARTIKKEL 29

Uute Euroopa Liidu liikmesriikide ühinemine

1. Euroopa Liidu liikmesriikideks saanud riigid võivad pärast käesoleva lepingu allkirjastamise kuupäeva käesoleva lepinguga ühineda.

2. Käesoleva lepinguga ühinemiseks annab Euroopa Liidu liikmesriik ELi Nõukogu peasekretariaadile hoiule ühinemisakti, millega teatatakse lepinguosalistele ja Euroopa Komisjonile ühinemisakti esitamisest ja selle kuupäevast. Ühinemine jõustub 30 päeva möödumisel ühinemisakti hoiuleandmisest.

3. Käesoleva lepingu artikli 24 lõikeid 1 ja 2 kohaldatakse *mutatis mutandis* selliste olemasolevate lepingute ja sellise korra suhtes, mis kehtivad hetkel, kui liikmesriik Euroopa Liiduga ühineb.

ARTIKKEL 30

Jõustumine

Käesolev leping jõustub teise kuu esimesel päeval pärast seda, mil lepinguosalistes on vahetanud viimase diplomaatilise noodi, milles nad kinnitavad kõigi käesoleva lepingu jõustumiseks vajalike menetluste lõpuleviimist. Selleks saadab Tuneesia Euroopa Liidule ja selle liikmesriikidele adresseeritud diplomaatilise noodi Euroopa Liidu Nõukogu peasekretariaadile ning Euroopa Liidu Nõukogu peasekretariaat saadab Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide diplomaatilise noodi Tuneesiale. ELi ja selle liikmesriikide diplomaatiline noot sisaldab iga liikmesriigi teadet, millega kinnitatakse, et käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpetatud.

Käesoleva lepingu hoiulevõtja on Euroopa Liidu Nõukogu peasekretariaat.

ARTIKKEL 31

Autentsed tekstid

Käesolev leping on koostatud kahes eksemplaris bulgaaria, eesti, hispaania, hollandi, horvaadi, iiri, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola, portugali, prantsuse, rootsi, rumeenia, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi, ungari ja araabia keeles, kusjuures kõik tekstid on võrdselt autentsed.

Selle kinnituseks on täievolilised esindajad käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Koostatud [...] aastal [...] (koht)

Belgia Kuningriigi nimel

Bulgaaria Vabariigi nimel

Tšehhi Vabariigi nimel

Taani Kuningriigi nimel

Saksamaa Liitvabariigi nimel

Eesti Vabariigi nimel

Iirimaa nimel

Kreeka Vabariigi nimel

Hispaania Kuningriigi nimel

Prantsuse Vabariigi nimel

Horvaatia Vabariigi nimel

Itaalia Vabariigi nimel

Küprose Vabariigi nimel

Läti Vabariigi nimel

Leedu Vabariigi nimel

Luksemburgi Suurhertsogiriigi nimel

Ungari nimel

Malta Vabariigi nimel

Madalmaade Kuningriigi nimel

Austria Vabariigi nimel

Poola Vabariigi nimel

Portugali Vabariigi nimel

Rumeenia nimel

Sloveenia Vabariigi nimel

Slovaki Vabariigi nimel

Soome Vabariigi nimel

Rootsi Kuningriigi nimel

Euroopa Liidu nimel

Tuneesia Vabariigi nimel

ÜLEMINEKUSÄTTED

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

ÜLEMINEKUSÄTTED SEOSSES
TUNISE-KARTAAGO RAHVUSVAHELISE LENNUJAAMAGA

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

1. Kui Tuneesia ja ELi ühe liikmesriigi vahel on kehtiv kahepoolne leping, määratakse kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigus Tunise-Kartaago rahvusvahelisest lennujaamast väljumise ja sinna sisenemisega vastavalt eespool nimetatud kahepoolsetele lepingutele, olenemata lendude toimumise sagedusest:
 - Tuneesia lennuettevõtjatele, kellel on kehtiv lennutegevusluba, ja
 - Euroopa Liidu lennuettevõtjatele, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud Euroopa Liidu liikmesriik, kuhu või kust toimub lend.
2. Tuneesia ja Euroopa Liidu liikmesriikide kahepoolsete lepingutega ette nähtud ühepoolse määramise korrad muutuvad kahepoolse määramise kordadeks.

3. Kehtivate kahepoolsete lepingute puhul, mis sisaldavad „Bermuda“-tüüpi klauslit, kohaldatakse lõiget 1. Kui lepingu allkirjastamisel on lennusedus alla kümne (10) lennu, kehtestatakse iganädalaseks lendude arvuks kümme, välja arvatud juhul, kui lepinguosalised otsustavad oma kahepoolsete lepingute kohaselt seda ülemmäära ületada.
4. Liikmesriigid, kellel ei ole Tuneesiaga kahepoolset lennunduslepingut või kui olemasoleva kahepoolse lennunduslepinguga on ette nähtud vähem kui kümme (10) lendu nädalas Tunise-Kartaago rahvusvahelisest lennujaamast väljumise ja sinna sisenemisega, kehtestatakse lendude iganädalaseks sageduseks kümme (10) lendu kõnealusest lennujaamast väljumise ja sinna sisenemisega ning sellele lisandub kahepoolne määramine Tuneesia lennuettevõtjate puhul, kellel on kehtiv lennutegevusluba, ning Euroopa Liidu lennuettevõtjate puhul, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud Euroopa Liidu liikmesriik, kuhu või kust toimub lend.
5. Käesolevas lepingus lõigetes 1, 3 ja 4 kehtestatud sagedust suurendatakse aastas 10 % pärast käesoleva lepingu allkirjastamisest ühe aasta möödumist.
6. Kõiki käesoleva lisa tõlgendamise või rakendamisega seotud küsimusi arutavad lepinguosalised ühiskomitees võimalikult kiiresti.

(ajakohastatakse korrapäraselt)

TSIVIILLENNUNDUSE VALDKONNAS KOHALDATAVAD ÕIGUSNORMID

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

A. LENNUNDUSE LIBERALISEERIMINE JA MUUD TSIVIILLENNUNDUSES KOHALDATAVAD REEGLID

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta

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

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 785/2004
kindlustusnõuete kohta lennuettevõtjatele ja õhusõiduki käitajatele, muudetud järgmise
õigusaktiga:

– komisjoni 6. aprilli 2010. aasta määrus (EL) nr 285/2010

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–8

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ
lennujaamatasude kohta

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11

Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse
turule ühenduse lennujaamades

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

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

B. LENNUNDUSOHUTUS

Tsiviillennundusohutus ja Euroopa Lennundusohutusameti alusmäärus

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

- komisjoni 30. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 690/2009;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1108/2009

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–3 (ainult esimene lõige) ja lisa

- komisjoni 8. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 6/2013;
- komisjoni 5. jaanuari 2016. aasta määrus (EL) 2016/4

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

Lennutoimingud

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

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

- komisjoni 22. juuli 2016. aasta määrus (EL) 2016/1199;
- komisjoni 1. märtsi 2017. aasta määrus (EL) 2017/363

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

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

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5, lisa

Õhusõiduki meeskond

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

- komisjoni 30. märtsi 2012. aasta määrus (EL) nr 290/2012;
- komisjoni 27. jaanuari 2014. aasta määrus (EL) nr 70/2014;
- komisjoni 13. märtsi 2014. aasta määrus (EL) nr 245/2014;

- komisjoni 17. märtsi 2015. aasta määrus (EL) 2015/445;
- komisjoni 6. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/539

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

Õnnetusjuhtumite uurimine

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

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

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

Komisjoni 5. detsembri 2012. aasta otsus 2012/780/EL, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 996/2010 (tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ) artikli 18 lõikega 5 loodud Euroopa lennuohutuslaste soovitude kesksele andmekogule ja nendele soovitudele antud vastustele juurdepääsu õigusi

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5

Esmane lennukõlblikkus

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

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, I lisa

Jätkuv lennukõlblikkus

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

- komisjoni 3. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1088;

- komisjoni 16. septembri 2015. aasta määrus (EL) 2015/1536;
- komisjoni 27. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/334

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

Täiendavad lennukõlblikkustingimused

Komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus 2015/640/EL, milles käsitletakse teatavat liiki lennutegevuse suhtes kohaldatavaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ja millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012

Lennuväljad

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

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

Lennuliikluse korraldamine / aeronavigatsiooniteenused

Komisjoni 20. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/340, millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011

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

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

Intsidentidest teatamine

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

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

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

Kohaldatavad sätted: artikkel 1; I–V lisa

Euroopa nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes lennundusohutuse kaalutlustel kohaldatakse liidus tegevuskeeldu

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

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

Tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid tsiviillennunduses

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

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

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

C. LENNUNDUSJULGESTUS

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

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

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

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

Komisjoni 18. detsembri 2009. aasta määrus (EL) nr 1254/2009, milles sätestatakse kriteeriumid, mille kohaselt on liikmesriikidel võimalik teha erandeid tsiviillennundusjulgestuse ühistest põhistandarditest ja võtta vastu alternatiivsed julgestusmeetmed, muudetud komisjoni määrusega (EL) 2016/2096

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

Kohaldatavad sätted: määrus tervikuna

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

- komisjoni 18. detsembri 2015. aasta määrus (EL) 2015/2426

Kohaldatavad sätted: määrus tervikuna, sealhulgas lisa

D. LENNULIIKLUSE KORRALDAMINE

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

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–4, 6, 9–13

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

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1070/2009

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–18, I lisa

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

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1070/2009

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9

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

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1070/2009

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, I–V lisa

Tulemuslikkus ja tasud

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

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

Võrgustiku funktsioonid

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

- komisjoni 12. septembri 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 970/2014;
- komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–25 ja lisad

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

- komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012;
- komisjoni 22. juuni 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/1006

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–15 ja lisa

C(2011)4130

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

Funktsionaalsed õhuruumiosad

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

Koostalitlus

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

- komisjoni 16. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 30/2009

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9, I–V lisa

Komisjoni 4. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1033/2006, milles sätestatakse ühtset Euroopa taevast käsitlevad nõuded lennuplaanide korra kohta lennueelses etapis, muudetud järgmiste õigusaktidega:

- komisjoni 18. oktoobri 2010. aasta rakendusmäärus (EL) nr 929/2010;
- komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012;

- komisjoni 8. mai 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 428/2013;
- komisjoni 2. detsembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/2120

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5, lisa

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

- komisjoni 22. märtsi 2011. aasta määrus (EL) nr 283/2011

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

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

- komisjoni 26. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/310

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–14, I–III lisa

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

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

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

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

- komisjoni 26. septembri 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1029/2014

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–13, I–X lisa

Komisjoni 22. novembri 2011. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1206/2011, millega kehtestatakse õhusõidukite identifitseerimise nõuded seoses ühtse Euroopa taeva seirega

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11, I–VII lisa

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

- komisjoni 26. septembri 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1028/2014;
- komisjoni 6. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/386

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

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

- komisjoni 10. juuli 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 657/2013;
- komisjoni 14. detsembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/2345

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

Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem (SESAR)

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

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

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

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–15

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

Õhuruum

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9, lisa

Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010, muudetud järgmiste õigusaktidega:

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

- komisjoni 20. juuli 2016. aasta määrus (EL) 2016/1185

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, lisa koos liidetega

E. KESKKOND JA MÜRA

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–12 I–VI lisa

Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik

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

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/93/EÜ rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite 3. peatüki II osas käsitletud lennukite lendude reguleerimise kohta

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

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 598/2014 müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennujaamades tasakaalustatud lähenemisviisi raames ning direktiivi 2002/30/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta

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

F. TARBIJAKAITSE

Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrus (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul, muudetud järgmise õigusaktiga:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. märtsi 2002. aasta määrus (EÜ) nr 889/2002

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–6 ja lisad

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–16

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul

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

G. SOTSIAALASPEKTID

Nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv 1989/391/EMÜ töötajate töeteravishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta, muudetud järgmise õigusaktiga:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta direktiiv 2007/30/EÜ

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–16

Nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/79/EÜ, mis käsitleb Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse (AEA), Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF), Euroopa Lennumeeskonnaliikmete Liidu (ECA), Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühenduse (ERA) ja Rahvusvahelise Lennutranspordiettevõtjate Ühenduse (IACA) sõlmitud kokkulepet tsiviillennunduse lennupersonali tööaja korralduse kohta

Kohaldatavad sätted: artiklid 2–3, lisa

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta direktiiv 2003/88/EÜ tööaja korralduse teatavate aspektide kohta

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–20, 22–23
