



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 11 czerwca 2021 r.
(OR. fr)

7745/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0080 (NLE)

AVIATION 77
RELEX 299
OC 15
TU 4
MED 9

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: Eurośródziemnomorska umowa lotnicza między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Tunezyjską, z drugiej strony

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA
UMOWA LOTNICZA
MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI, Z JEDNEJ STRONY,
A REPUBLIKĄ TUNEZYJSKĄ, Z DRUGIEJ STRONY

SPIS TREŚCI

PREAMBUŁA

ARTYKUŁ 1: Definicje

TYTUŁ I: POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 2: Prawa przewozowe i wykaz tras

ARTYKUŁ 3: Zezwolenie eksploatacyjne

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

ARTYKUŁ 5: Inwestowanie w przewoźników lotniczych

ARTYKUŁ 6: Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

ARTYKUŁ 7: Uczciwa konkurencja

ARTYKUŁ 8: Działalność handlowa

ARTYKUŁ 9: Opłaty celne i podatki

ARTYKUŁ 10: Opłaty od użytkownika

ARTYKUŁ 11: Taryfy lotnicze i stawki lotnicze

ARTYKUŁ 12: Dane statystyczne

TYTUŁ II: WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

ARTYKUŁ 13: Bezpieczeństwo lotnictwa

ARTYKUŁ 14: Ochrona lotnictwa

ARTYKUŁ 15: Zarządzanie ruchem lotniczym

ARTYKUŁ 16: Ochrona środowiska

ARTYKUŁ 17: Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

ARTYKUŁ 18: Ochrona konsumentów

ARTYKUŁ 19: Aspekty społeczne

TYTUŁ III: POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE I KOŃCOWE

ARTYKUŁ 20: Interpretacja i wdrożenie

ARTYKUŁ 21: Wspólny Komitet

ARTYKUŁ 22: Rozstrzyganie sporów i arbitraż

ARTYKUŁ 23: Środki zabezpieczające

ARTYKUŁ 24: Związek z innymi umowami

ARTYKUŁ 25: Dialog regionalny

ARTYKUŁ 26: Zmiany

ARTYKUŁ 27: Wypowiedzenie

ARTYKUŁ 28: Rejestracja umowy

ARTYKUŁ 29: Przystąpienie nowych państw członkowskich do Unii Europejskiej

ARTYKUŁ 30: Wejście w życie

ARTYKUŁ 31: Wersje autentyczne

ZAŁĄCZNIK I: Postanowienia przejściowe

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

ZAŁĄCZNIK II: Wykaz przepisów mających zastosowanie w dziedzinie lotnictwa cywilnego

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA CHORWACJI,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

REPUBLIKA MALTY,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwanych dalej łącznie „Traktatami UE”, oraz będące państwami członkowskimi Unii Europejskiej, zwane dalej łącznie „państwami członkowskimi UE”, a indywidualnie – „państwem członkowskim UE”,

oraz

UNIA EUROPEJSKA, dalej zwana „Unią” lub „UE”,

z jednej strony, oraz

REPUBLIKA TUNEZYJSKA, zwana dalej „Tunezją”,

z drugiej strony,

zwane dalej łącznie „Umawiającymi się Stronami”,

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

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

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

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

PRAGNĄC działać na rzecz swoich interesów w zakresie przewozów lotniczych;

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

PRAGNĄC zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa i ochrony przewozów lotniczych oraz potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie w związku z aktami lub zagrożeniami, które są skierowane przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, narażają na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mają negatywny wpływ na wykonywanie przewozów lotniczych i podważają społeczne zaufanie do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

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

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

UZNAJĄC znaczące potencjalne korzyści, które mogą wynikać z konkurencyjnego transportu lotniczego i dobrze prosperującej branży lotniczej;

DAŻĄC do zapewnienia przewoźnikom lotniczym równych warunków działania;

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

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

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

POTWIERDZAJĄC konieczność podjęcia pilnych działań w celu przeciwdziałania zmianie klimatu i dalszej współpracy na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa, w sposób zgodny z umowami wielostronnymi w tej kwestii, w szczególności dotyczącymi wdrożenia kompleksowych środków rynkowych, jak uzgodniono podczas 39. Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), a w szczególności zgodnie z odpowiednimi instrumentami ICAO oraz z Porozumieniem paryskim z dnia 12 grudnia 2015 r. zawartym na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu;

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

UZNAJĄC, że poszerzenie możliwości handlowych nie może wiązać się z naruszaniem zasad prawa pracy ani z obniżaniem standardów pracy Umawiających się Stron, oraz podkreślając znaczenie społecznego wymiaru lotnictwa międzynarodowego i badania skutków otwarcia dostępu do rynków dla pracowników, zatrudnienia i warunków pracy;

DOSTRZEGAJĄC znaczenie zapewnienia podmiotom działającym w sektorze przewozów lotniczych lepszego dostępu do kapitału na potrzeby dalszego rozwoju przewozów lotniczych zgodnie z obowiązującymi przepisami każdej z Umawiających się Stron;

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

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Definicje

O ile nie określono inaczej, do celów niniejszej Umowy:

- 1) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej i ewentualne dodatki do niej wraz z wszelkimi zmianami;
- 2) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagaży, ładunków i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem, obejmujący regularny i nieregularny transport lotniczy;
- 3) „ustalenie dotyczące przynależności państwowej” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który planuje wykonywać działalność z zakresu transportu lotniczego w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 3 dotyczące jego struktury własności, skutecznej kontroli i głównego miejsca prowadzenia działalności;
- 4) „ustalenie dotyczące zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który planuje wykonywać działalność z zakresu transportu lotniczego w ramach niniejszej Umowy, posiada wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania oraz że jest przygotowany do przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych Umawiających się Stron oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju działalności;
- 5) „właściwe władze” oznacza agencje lub jednostki sektora publicznego odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;

- 6) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
- a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z art. 94 lit. a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Tunezję, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie Unii Europejskiej, i która ma znaczenie dla danej kwestii; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę w załączniku, przyjęte na podstawie art. 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub taka zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Tunezji, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, i które mają znaczenie dla danej kwestii;
- 7) „całkowity koszt” oznacza koszty świadczenia usługi powiększone o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;
- 8) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 9) „Umawiające się Strony” oznaczają, z jednej strony, Unię Europejską i jej państwa członkowskie oraz, z drugiej strony, Tunezję;
- 10) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego na terytorium Umawiającej się Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu, zgodnie z wydanymi zezwoleniami eksploatacyjnymi;

- 11) „ładowanie w celach niehandlowych” oznacza ładowanie w innych celach niż przyjęcie na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu albo załadunek lub wyładunek bagaży, ładunków lub poczty w ramach transportu lotniczego;
- 12) „taryfy lotnicze” oznaczają ceny płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach transportu lotniczego (w tym wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
- 13) „stawki lotnicze” oznaczają ceny płacone za przewóz ładunków w ramach transportu lotniczego (w tym wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
- 14) „terytorium” oznacza, w przypadku Tunezji, obszary lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i morza terytorialne pod jej zwierzchnictwem i przestrzeń powietrzną nad nimi oraz, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, obszary lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne państw członkowskich, na których zastosowanie ma Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach, oraz przestrzeń powietrzną nad nimi;
- 15) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia infrastruktury portu lotniczego lub świadczenia usług związanych z otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i urządzeń;

- 16) „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do co najmniej jednej kategorii i nie zawiera z osobą trzecią żadnego rodzaju umowy, niezależnie od jej nazwy, na świadczenie takich usług; do celów niniejszej definicji nie uznaje się, że użytkownicy portów lotniczych są dla siebie osobami trzecimi, jeżeli:
- a) jeden z nich posiada udział większościowy w drugim z nich; lub
 - b) ten sam podmiot posiada udział większościowy w każdym z nich;
- 17) „Układ o stowarzyszeniu” oznacza Układ eurośródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Tunezyjską, z drugiej strony, podpisany w Brukseli w dniu 17 lipca 1995 r.;
- 18) „uzgodniona linia” i „określona trasa” oznaczają, odpowiednio, międzynarodowy transport lotniczy i określoną trasę zgodnie z art. 2 (Prawa przewozowe i wykaz tras) niniejszej Umowy;
- 19) „regularny transport lotniczy” oznacza serię lotów posiadających wszystkie następujące cechy:
- a) w każdym locie miejsca lub pojemność na potrzeby przewozu ładunków lub poczty są dostępne w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego upoważnionych agentów);

b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między dwoma tymi samymi portami lotniczymi lub większą ich liczbą:

- zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, albo
- w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;

20) „nieregularny transport lotniczy” oznacza każdy zarobkowy transport lotniczy inny niż regularny transport lotniczy;

21) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję lub ważne równoważne zezwolenie;

22) „skuteczna kontrola” oznacza relację ustanowioną na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które oddzielnie albo łącznie i z uwzględnieniem danego stanu prawnego i faktycznego umożliwiają wywieranie, bezpośrednio lub pośrednio, decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:

- a) prawo użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa;
- b) prawa lub umowy, które przyznają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w inny sposób przyznają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przez przedsiębiorstwo;

- 23) „skuteczna kontrola regulacyjna” – elementy świadczące o skutecznej kontroli regulacyjnej sprawowanej nad przewoźnikiem lotniczym przez dane państwo są następujące:
- a) przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję lub ważne zezwolenie na działalność wydane przez właściwą władzę tego państwa, takie jak certyfikat przewoźnika lotniczego ;
 - b) przewoźnik lotniczy spełnia określone przez to państwo kryteria dotyczące wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego, takie jak potwierdzenie kondycji finansowej, zdolność do spełnienia wymogu interesu publicznego, obowiązki związane z zapewnieniem usługi;
- 24) „koncesja” oznacza:
- (i) w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – koncesję i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty¹ i wszelkich zastępujących je aktów prawnych; oraz
 - (ii) w przypadku Tunezji – koncesje, certyfikaty, zezwolenia lub zwolnienia wydane na podstawie obowiązujących przepisów prawa Tunezji w przedmiotowej dziedzinie;
- 25) „SESAR” (Single European Sky ATM Research) oznacza techniczny aspekt wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, umożliwiający skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój oraz wdrożenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;

¹ Dz.U. UE L 293 z 31.10.2008, s. 3.

- 26) „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowy transport lotniczy pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że transport taki rozpoczyna się lub kończy na terytorium państwa otrzymującego.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 2

Prawa przewozowe i wykaz tras

1. Prawa określone w niniejszym artykule podlegają postanowieniom przejściowym przewidzianym w załączniku I i załączniku Ia.

Wykaz tras

2. Każda Umawiająca się Strona zezwala przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony na wykonywanie przewozów na trasach określonych poniżej:
 - a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

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

- b) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tunezji:

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

Prawa przewozowe

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

- a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo do lądowania w celach niehandlowych na jej terytorium;
- c) prawo do wykonywania działalności z zakresu międzynarodowego transportu lotniczego na następujących trasach:
 - (i) w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

pomiędzy dowolnym punktem w Unii Europejskiej a dowolnym punktem w Tunezji;
 - (ii) w przypadku przewoźników lotniczych z Tunezji:

pomiędzy dowolnym punktem w Tunezji a dowolnym punktem w Unii Europejskiej;
- d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

Swoboda operacyjna

4. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mogą – w odniesieniu do któregośkolwiek lotu lub do wszystkich wykonywanych przez nich lotów, i według własnego uznania – na trasach określonych w ust. 2:
- a) wykonywać loty w dowolnym kierunku lub w obu kierunkach;
 - b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
 - c) obsługiwać punkty pośrednie, punkty położone dalej oraz punkty na terytoriach Umawiających się Stron, w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności zgodnie z ust. 2;
 - d) opuszczać lądowania w dowolnym punkcie lub w dowolnych punktach;
 - e) przekazywać ruch z któregośkolwiek swojego statku powietrznego na którykolwiek inny ze swoich statków powietrznych w dowolnym punkcie (zmiana statku powietrznego);
 - f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron;
 - g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony;
 - h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu; oraz

- i) obsługiwać więcej niż jeden punkt w ramach tego samego przewozu (tzw. koterminalizacja).

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

- (i) przewozy oferowane przez przewoźników lotniczych z Tunezji obsługują punkt w Tunezji;
- (ii) przewozy oferowane przez przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej obsługują punkt w Unii Europejskiej.

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

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

- a) z Tunezji prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie członkowskim Unii Europejskiej, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przeznaczonych do innego punktu w tym samym państwie członkowskim Unii Europejskiej;

b) z Unii Europejskiej prawa do przyjmowania na pokład, w Tunezji, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przeznaczonych do innego punktu w Tunezji.

7. Bez uszczerbku dla art. 24 (Związek z innymi umowami), żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można traktować jako uprawnienia przewoźników lotniczych obu Umawiających się Stron do wykonywania praw przewozowych wynikających z piątej wolności w odniesieniu do punktów pośrednich i punktów dalej położonych na trasach określonych w ust. 2.

8. Odniesienia do punktów w niniejszym artykule należy rozumieć jako odniesienia do międzynarodowych portów lotniczych.

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

10. Niezależnie od innych postanowień niniejszej Umowy Umawiająca się Strona może odmówić wykonania międzynarodowego transportu lotniczego do, z lub przez terytorium państwa trzeciego, z którym ta Umawiająca się Strona nie utrzymuje stosunków dyplomatycznych.

ARTYKUŁ 3

Zezwolenie eksploatacyjne

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

- a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Tunezji:
 - (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Tunezji, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z obowiązującym w Tunezji prawem; oraz
 - (ii) Tunezja sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym oraz odpowiada za wydanie jego certyfikatu przewoźnika lotniczego; oraz
 - (iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Tunezji lub jej obywateli;
- b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
 - (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej w rozumieniu Traktatów UE, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

- (ii) państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje nad nim skuteczną kontrolę regulacyjną, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz
 - (iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub jego lub ich obywateli, lub zarówno tego państwa lub tych państw, jak i jego lub ich obywateli;
- c) przestrzega się postanowień art. 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i art. 14 (Ochrona lotnictwa); oraz
- d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez Umawiającą się Stronę rozpatrującą wniosek.
2. Wydając zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne, Umawiające się Strony traktują wszystkich przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony w sposób niedyskryminacyjny.

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

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

- (ii) uzgodnień w dziedzinie ochrony; lub
- (iii) ochrony ubezpieczeniowej.

ARTYKUŁ 4

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Właściwe władze każdej z Umawiających się Stron mogą odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofnąć je, zawiesić lub ograniczyć lub zawiesić lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, jeżeli:

- a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Tunezji:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Tunezji lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z obowiązującym w Tunezji prawem; lub
 - Tunezja nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą Tunezji lub jej obywateli;

- b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej w rozumieniu Traktatów UE lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami Unii Europejskiej; lub
 - państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub jego lub ich obywateli lub zarówno tego państwa lub państw, jak i jego lub ich obywateli;
- c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe lub wykonawcze, o których mowa w art. 6 (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych); lub
- d) nie utrzymuje się w mocy lub nie stosuje się art. 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i art. 14 (Ochrona lotnictwa);
- e) jedna z Umawiających się Stron stwierdziła, zgodnie z art. 7 (Uczciwa konkurencja), że warunki dotyczące otoczenia konkurencyjnego nie są spełnione.

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

ARTYKUŁ 5

Inwestowanie w przewoźników lotniczych

1. Niezależnie od art. 3 (Zezwolenie eksploatacyjne) i art. 4 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego), po potwierdzeniu przez Wspólny Komitet zgodnie z art. 21 (Wspólny Komitet) ust. 8, że na mocy swoich odpowiednich przepisów każda z Umawiających się Stron lub ich obywatele mogą nabyć udział większościowy w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony lub objąć nad nim skuteczną kontrolę, Umawiające się Strony mogą zezwolić na posiadanie przez państwa członkowskie UE lub ich obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Tunezji lub na sprawowanie przez nich skutecznej kontroli nad nim, lub na posiadanie przez Tunezję lub jej obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej lub na sprawowanie przez nich skutecznej kontroli nad nim, zgodnie z warunkami określonymi w ust. 2 niniejszego artykułu.

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

ARTYKUŁ 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przy przybyciu na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przy jego opuszczaniu oraz w czasie pobytu na nim, przewoźnicy lotniczy drugiej Umawiającej się Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w zakresie dopuszczania na to terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowy transport lotniczy oraz opuszczania przez nie tego terytorium, lub w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych i żeglugi powietrznej.
2. Przy przybyciu statku powietrznego na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przy jego opuszczaniu przez ten statek powietrzny oraz w czasie pobytu statku powietrznego na tym terytorium, pasażerowie, załoga lub osoby działające w ich imieniu, a w odniesieniu do ładunków – nadawca z drugiej Umawiającej się Strony, przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w zakresie dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi lub ładunków oraz opuszczania przez nich tego terytorium (a w szczególności przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, przepisów imigracyjnych, paszportowych, celnych i przepisów dotyczących kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych).
3. Każda z Umawiających się Stron zezwala, na swoim terytorium, przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony na stosowanie środków mających na celu zapewnienie, aby przewożone były wyłącznie osoby posiadające dokumenty podróży wymagane przy wjeździe na jej terytorium lub przy tranzyście przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 7

Uczciwa konkurencja

1. Umawiające się Strony stwierdzają, że ich wspólnym celem jest zapewnienie uczciwego otoczenia konkurencyjnego oraz sprawiedliwych i równych warunków umożliwiających przewoźnikom lotniczym obu Umawiających się Stron konkutowanie przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. W związku z powyższym Umawiające się Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, aby zapewnić pełne poszanowanie tego celu.
2. Umawiające się Strony potwierdzają, że swobodna, uczciwa i niezakłócona konkurencja ma znaczenie dla propagowania celów niniejszej Umowy, oraz zauważają, że istnienie kompleksowego prawa konkurencji i niezależnego organu ds. konkurencji, a także należyte i efektywne stosowanie ich krajowego prawa konkurencji mają znaczenie dla efektywnego świadczenia usług przewozów lotniczych. Przepisy prawa konkurencji każdej z Umawiających się Stron, które dotyczą kwestii objętych niniejszym artykułem, wraz z ich okresowymi zmianami, mają zastosowanie do działalności przewoźników lotniczych na terytorium każdej z Umawiających się Stron. Umawiającym się Stronom przyświeca ten sam cel, jakim jest zgodność i zbieżność prawa konkurencji oraz jego skuteczne stosowanie. Współpracują one w stosownych przypadkach oraz gdy jest to uzasadnione w zakresie skutecznego stosowania prawa konkurencji, w szczególności zezwalając swoim przewoźnikom lotniczym lub innym obywatelom na przekazywanie, zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami i orzecznictwem, stosownych informacji odnoszących się do działań z zakresu prawa konkurencji podejmowanych przez organy ds. konkurencji drugiej Umawiającej się Strony.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może wpływać na kompetencje i uprawnienia organów właściwych w sprawach konkurencji i sądów którejkolwiek z Umawiających się Stron oraz Komisji Europejskiej ani ich ograniczać lub podważać, a wszystkie kwestie związane ze stosowaniem prawa konkurencji pozostają w wyłącznej kompetencji tych właściwych organów i sądów. Wszelkie środki wprowadzone przez jedną z Umawiających się Stron na podstawie niniejszego artykułu pozostają zatem bez uszczerbku dla wszelkich ewentualnych środków przyjętych przez te właściwe organy i sądy.

4. Każdy środek przyjęty na podstawie niniejszego artykułu podlega wyłącznej odpowiedzialności Umawiających się Stron i jest skierowany wyłącznie do drugiej Umawiającej się Strony lub przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony świadczących usługi przewozów lotniczych, których punkt docelowy lub początkowy znajduje się na terytorium Umawiających się Stron. Taki środek nie może być przedmiotem procedury rozstrzygania sporów na podstawie art. 22 (Rozstrzyganie sporów i arbitraż).

Nieuczciwa konkurencja

5. Każda z Umawiających się Stron eliminuje wszelkie formy dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby mieć negatywny wpływ na sprawiedliwe i równe możliwości konkurowania w świadczeniu usług przewozów lotniczych przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

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

7. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron udziela subwencji lub pomocy państwa przewoźnikowi lotniczemu, musi w odpowiedni sposób zapewnić przejrzystość takich środków, na przykład żądając od przewoźnika lotniczego, aby wyraźnie i oddzielnie określił taką subwencję lub pomoc w swoich rozliczeniach.

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

9. Bez uszczerbku dla jakiegokolwiek środka przyjętego przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialny za egzekwowanie postanowień ust. 5 i 6:

- a) jeżeli jedna z Umawiających się Stron uzna, że przewoźnik lotniczy jest ofiarą dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk w rozumieniu ust. 5 i 6 oraz że można taki stan rzeczy udowodnić, może skierować uwagi na piśmie do drugiej Umawiającej się Strony. Po poinformowaniu drugiej Umawiającej się Strony pierwsza Umawiająca się Strona może również zwrócić się do właściwych organów publicznych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w szczególności do organów publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto jedna z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji w tej sprawie z drugą Umawiającą się Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje odbywają się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku. Przed przystąpieniem do konsultacji Umawiające się Strony dokonują wymiany informacji wystarczających, aby umożliwić dokładne zbadanie zastrzeżeń wyrażonych przez jedną z Umawiających się Stron;
- b) jeżeli Umawiające się Strony nie zdołają rozwiązać problemu w drodze konsultacji w terminie trzydziestu (30) dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia ust. 5 i 6, Umawiająca się Strona, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, ma prawo zawiesić wykonywanie praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je lub zawieszając; może ona również nałożyć na korzystanie z tych praw warunki, które uzna za niezbędne, lub nałożyć opłaty lub wprowadzić inne środki. Każdy środek przyjęty na podstawie niniejszego ustępu musi być odpowiedni, proporcjonalny i ograniczony do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania.

Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym

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

- a) działającym wspólnie z jakimikolwiek innymi przewoźnikami lotniczymi, zawierania porozumień, podejmowania decyzji lub stosowania uzgodnionych praktyk, które mogą wpływać na usługi przewozów lotniczych z punktem docelowym lub początkowym na terytorium tej Umawiającej się Strony i których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji. Zakaz ten może zostać uznany za niemający zastosowania, jeżeli te porozumienia, decyzje lub praktyki przyczyniają się do usprawnienia produkcji lub dystrybucji usług lub do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego, zapewniając jednocześnie konsumentom należyty udział w wynikających z tego korzyściach, oraz: (i) nie nakładają na zainteresowane przedsiębiorstwa ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych celów, (ii) nie umożliwiają tym przewoźnikom lotniczym eliminowania konkurencji w stosunku do znacznej części danych usług; oraz
- b) nadużywania pozycji dominującej w sposób mogący wpływać na usługi przewozów lotniczych, których punktem docelowym lub początkowym jest terytorium tej Umawiającej się Strony.

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

12. Bez uszczerbku dla jakiegokolwiek środka przyjętego przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialny za egzekwowanie postanowień ust. 10, jeżeli jedna z Umawiających się Stron uzna, że przewoźnik lotniczy jest ofiarą domniemanego naruszenia ust. 10 i że można taki stan rzeczy udowodnić, może skierować uwagi na piśmie do drugiej Umawiającej się Strony. Po poinformowaniu drugiej Umawiającej się Strony pierwsza Umawiająca się Strona może również zwrócić się do właściwych organów publicznych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w szczególności do organów publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto jedna z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji w tej sprawie z drugą Umawiającą się Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje odbywają się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku. Przed przystąpieniem do konsultacji Umawiające się Strony dokonują wymiany informacji wystarczających, aby umożliwić dokładne zbadanie zastrzeżeń wyrażonych przez jedną z Umawiających się Stron.

13. Jeżeli Umawiające się Strony nie zdołają rozwiązać problemu w drodze konsultacji w terminie trzydziestu (30) dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia postanowień ust. 10, i pod warunkiem że organ lub sąd właściwy w sprawach konkurencji stwierdzi naruszenie przepisów o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym, Umawiająca się Strona, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, ma prawo zawiesić wykonywanie praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je, uchylając lub zawieszając; może ona również nałożyć na korzystanie z tych praw warunki, które uzna za niezbędne, lub nałożyć opłaty lub wprowadzić inne środki. Każdy środek przyjęty na podstawie niniejszego ustępu musi być odpowiedni, proporcjonalny i ograniczony do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania.

ARTYKUŁ 8

Działalność handlowa

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I Umawiające się Strony zapewniają, aby ich mające zastosowanie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie określonych w załączniku II część A wymogów regulacyjnych i standardów w dziedzinie przewozów lotniczych.

Prowadzenie działalności gospodarczej

1. Umawiające się Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotykane przez podmioty prowadzące działalność zarobkową zmniejszałyby korzyści, które powinna przynieść niniejsza Umowa. W związku z powyższym Umawiające się Strony angażują się w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez podmioty prowadzące działalność zarobkową obu Umawiających się Stron, w przypadku gdy takie przeszkody mogą utrudniać prowadzenie działalności zarobkowej, zakłócać konkurencję lub spowalniać tworzenie równych możliwości konkurowania.
2. Wspólny Komitet, o którym mowa w art. 21 (Wspólny Komitet), określa procedurę współpracy dotyczącą prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych, śledzi postępy w skutecznym usuwaniu przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez podmioty prowadzące działalność zarobkową oraz regularnie dokonuje przeglądu sytuacji, w tym w obszarze zmian w przepisach ustawowych i wykonawczych. Zgodnie z art. 21 (Wspólny Komitet) Umawiająca się Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu zbadania wszelkich kwestii dotyczących stosowania niniejszego artykułu.

Przedstawiciele przewoźników lotniczych

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

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

Obsługa naziemna

5. Bez uszczerbku dla akapitu drugiego, każdemu przewoźnikowi lotniczemu jednej z Umawiających się Stron przysługuje na terytorium drugiej Umawiającej się Strony:

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

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

Prawa określone w akapicie pierwszym lit. a) i b) podlegają wyłącznie szczególnym ograniczeniom w zakresie powierzchni lub przepustowości wynikającym z konieczności zapewnienia w pełni bezpiecznej eksploatacji portów lotniczych. W przypadku gdy ograniczenia takie uniemożliwiają, utrudniają lub ograniczają własną obsługę naziemną, i przy braku skutecznej konkurencji pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, Umawiająca się Strona, której to dotyczy, zapewnia, aby wszelkie tego rodzaju usługi były udostępniane na równych i odpowiednich warunkach wszystkim przewoźnikom lotniczym; stawki za takie usługi ustala się zgodnie z odpowiednimi obiektywnymi, przejrzystymi i niedyskryminacyjnymi kryteriami.

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

Przydział czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

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

Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

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

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer środków pieniężnych

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

10. Przewoźnikom lotniczym każdej z Umawiających się Stron zezwala się na pokrywanie wydatków poniesionych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, a w szczególności – lecz nie wyłącznie – wydatków na zakup paliwa, w walucie miejscowej lub w innej walucie wymienialnej zgodnie z obowiązującym krajowym prawem dewizowym i przepisami dotyczącymi handlu zagranicznego.

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

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

Umowy o współpracy handlowej

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

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

pod warunkiem że: (i) przewoźnik faktyczny posiada odpowiednie prawa przewozowe, (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają podstawowe prawa trasowe; oraz (iii) umowy te spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zwykle do umów tego rodzaju.

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

Usługi intermodalne

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

15. Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszej Umowy zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych Umawiających się Stron na wykorzystywanie w związku z międzynarodowymi przewozami lotniczymi wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunków do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Umawiających się Stron lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich międzynarodowych portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odprawy celnej, włącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunków pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Dla takich ładunków, niezależnie od tego, czy przewożone są drogą naziemną czy lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i urządzenia do odprawy celnej w portach lotniczych. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub powierzać ich wykonanie innym przewoźnikom transportu naziemnego, w tym innym przewoźnikom lotniczym i pośrednim dostawcom usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą przewóz lotniczy i transport naziemny, pod warunkiem że nadawcy nie są wprowadzani w błąd co do okoliczności i warunków takiego przewozu.

Franczyza i oznaczanie marką

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

Dzierżawa

17. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mogą zawierać umowy dzierżawy statków powietrznych z załogą lub bez załogi w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego z:

- a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym Umawiających się Stron; oraz
- b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego,

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

ARTYKUŁ 9

Opłaty celne i podatki

1. Po przybyciu na terytorium jednej z Umawiających się Stron statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie pokładowe, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny i części zapasowe (w tym silniki), zapasy pokładowe (w szczególności żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż pasażerom lub do wykorzystania przez nich podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków majątkowych i od kapitału, opłat celnych i podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które:

- a) są nakładane przez władze krajowe lub lokalne, lub przez Unię Europejską; oraz
- b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że wspomniane wyposażenie i zaopatrzenie pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

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

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad wspomnianym terytorium;
- b) sprzęt naziemny i części zapasowe (w szczególności silniki), wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad wspomnianym terytorium;
- d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej z Umawiających się Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad wspomnianym terytorium; oraz
- e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych lub terminalach towarowych.

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

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

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

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

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

8. Wyposażenie i zapasy, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą wymagać umieszczenia pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych władz.
9. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na system podatku od wartości dodanej, z wyjątkiem takiego podatku od przywozu towarów.
10. Niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich obowiązujących między państwem członkowskim a Tunezją konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

ARTYKUŁ 10

Oplaty od użytkownika

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy Umawiające się Strony zapewniają, aby ich mające zastosowanie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne zapewniały co najmniej wdrożenie i stosowanie określonych w załączniku II część A wymogów regulacyjnych i standardów w dziedzinie przewozów lotniczych.
2. Każda z Umawiających się Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i kontroli ruchu lotniczego, były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne. W żadnym przypadku tego rodzaju opłaty nie mogą być nakładane na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony na warunkach mniej korzystnych od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakiegokolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

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

4. Każda z Umawiających się Stron wymaga od właściwych władz lub podmiotów nakładających opłaty na jej terytorium i od przewoźników lotniczych korzystających z jej usług i urządzeń podjęcia konsultacji i wymiany informacji niezbędnych do dokładnego zbadania zasadności opłat od użytkownika zgodnie z zasadami określonymi w ust. 2 i 3. Każda z Umawiających się Stron zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian w opłatach od użytkownika, tak by umożliwić użytkownikom wyrażenie opinii i przedstawienie uwag.

ARTYKUŁ 11

Taryfy lotnicze i stawki lotnicze

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

ARTYKUŁ 12

Dane statystyczne

1. Każda z Umawiających się Stron przekazuje drugiej Umawiającej się Stronie, na zasadzie niedyskryminacyjnej, dostępne dane statystyczne dotyczące transportu lotniczego wykonywanego w ramach niniejszej Umowy, które są wymagane zgodnie z odpowiednimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi obu Umawiających się Stron oraz takie, których można w uzasadniony sposób żądać.

2. Umawiające się Strony współpracują ze sobą, w szczególności w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy art. 21 (Wspólny Komitet), w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju transportu lotniczego wykonywanego w ramach niniejszej Umowy.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

ARTYKUŁ 13

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I Umawiające się Strony zapewniają, aby ich mające zastosowanie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie określonych w załączniku II część B wymogów regulacyjnych i standardów w dziedzinie przewozów lotniczych.

2. Do celów wykonywania transportu lotniczego objętego niniejszą Umową właściwe władze Umawiających się Stron uznają ważność świadectw zdatności do lotu, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych lub uznanych za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę i pozostających w mocy, pod warunkiem że wymogi regulujące wydawanie lub uznawanie za ważne tych świadectw i licencji są co najmniej równoważne minimalnym standardom, jakie mogą zostać ustanowione na podstawie Konwencji. Właściwe władze mogą jednakże, w związku z przelotem nad ich terytorium, odmówić uznania ważności świadectw kwalifikacji i licencji wydanych ich obywatelom przez władze drugiej Umawiającej się Strony lub uznanych przez te władze za ważne.

3. Umawiające się Strony mogą w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji na temat standardów bezpieczeństwa utrzymywanych przez drugą Umawiającą się Stronę.
4. Umawiające się Strony zapewniają, aby statki powietrzne jednej z Umawiających się Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych standardów bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych zgodnie z Konwencją, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie i w otoczeniu statku powietrznego, w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego i jego załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.
5. Właściwe władze każdej z Umawiających się Stron mogą natychmiast wprowadzać wszelkie odpowiednie środki, jeżeli mają uzasadnione powody, by sądzić, że:
- a) statek powietrzny, komponent lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych standardów ustanowionych na podstawie Konwencji lub wymogów regulacyjnych, o których mowa w załączniku II część B, w zależności od przypadku;
 - b) istnieją poważne obawy, iż statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego mogą nie spełniać minimalnych standardów ustanowionych na podstawie Konwencji lub wymogów regulacyjnych, o których mowa w załączniku II część B do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku; lub
 - c) istnieją poważne obawy, iż minimalne standardy ustanowione na podstawie Konwencji lub wymogi regulacyjne, o których mowa w załączniku II część B, w zależności od przypadku, mogą nie być utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane.

6. W przypadku gdy właściwe władze jednej z Umawiających się Stron postanawiają wprowadzić środki na podstawie ust. 5, niezwłocznie informują o tym właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, podając uzasadnienie swojej decyzji.
7. Jakikolwiek środek wprowadzony przez jedną z Umawiających się Stron zgodnie z ust. 5 uchyla się z chwilą ustania powodu jego wprowadzenia.
8. Jeżeli nie zaprzestano stosowania środków wprowadzonych w zastosowaniu ust. 5, mimo że ustały powody ich wprowadzenia, Umawiające się Strony mogą skierować sprawę do Wspólnego Komitetu.

ARTYKUŁ 14

Ochrona lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I Umawiające się Strony zapewniają, aby ich mające zastosowanie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wyszczególnionych w załączniku II część C wymogów regulacyjnych i standardów w dziedzinie przewozów lotniczych.
2. Z pełnym uwzględnieniem i wzajemnym poszanowaniem swojej suwerenności Umawiające się Strony mogą uzgodnić przeprowadzenie przez jedną z Umawiających się Stron wizytacji w porcie lotniczym lub portach lotniczych drugiej Umawiającej się Strony w związku ze stosowanymi w tych portach środkami ochrony lotnictwa. Umawiające się Strony wprowadzają niezbędne mechanizmy w celu zapewnienia wymiany informacji o wynikach tych wizytacji.

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

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

5. Umawiające się Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie ze standardami ochrony lotnictwa oraz – w zakresie, w jakim je stosują – z zalecanymi praktykami ustanowionymi przez ICAO i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy mają zastosowanie do Umawiających się Stron. Umawiające się Strony nakładają na użytkowników zarejestrowanych przez nie statków powietrznych lub na użytkowników statków powietrznych, którzy mają główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania na ich terytorium, oraz na operatorów portów lotniczych, które znajdują się na ich terytorium, wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

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

7. Z pełnym uwzględnieniem i wzajemnym poszanowaniem swojej suwerenności Umawiająca się Strona może przyjąć środki ochrony dotyczące wjazdu na swoje terytorium, jak również środki nadzwyczajne w celu zapobieżenia określonemu zagrożeniu dla ochrony, o których należy niezwłocznie powiadomić drugą Umawiającą się Stronę. Każda z Umawiających się Stron rozpatruje przychylnie wszelkie wnioski drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia, i uwzględnia środki ochrony już stosowane przez drugą Umawiającą się Stronę oraz wyrażone przez nią opinie. Każda z Umawiających się Stron uznaje jednak, że żadne z postanowień niniejszego artykułu nie ogranicza możliwości odmowy przez jedną z Umawiających się Stron dopuszczenia na swoje terytorium wszelkich lotów, które uważa ona za zagrożenie dla swojego bezpieczeństwa. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nagłych przypadkach, każda z Umawiających się Stron informuje z wyprzedzeniem drugą Umawiającą się Stronę o wszelkich specjalnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego przewidziane w niniejszej Umowie. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków ochrony, zgodnie z art. 21 (Wspólny Komitet).

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

9. Każda z Umawiających się Stron podejmuje wszelkie środki, które uzna za wykonalne, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny będący przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych aktów bezprawnej ingerencji, znajdujący się na ziemi na jej terytorium, został zatrzymany, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Jeżeli jest to możliwe, środki te podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

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

11. Bez uszczerbku dla art. 4 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego) niemożność osiągnięcia zadowalającego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od dnia wystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, stanowi podstawę do odmowy udzielenia, cofnięcia lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, lub też nałożenia warunków w odniesieniu do zezwolenia eksploatacyjnego.

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

13. Jakikolwiek środek podjęty na podstawie ust. 11 niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą spełnienia przez drugą Umawiającą się Stronę wszystkich postanowień niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I Umawiające się Strony zapewniają, aby ich mające zastosowanie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wyszczególnionych w załączniku II część D wymogów regulacyjnych i standardów w dziedzinie przewozów lotniczych, a w dziedzinach nieobjętych ramami regulacyjnymi Unii Europejskiej – procedur ICAO dotyczących służb żeglugi powietrznej, na warunkach wskazanych poniżej.
2. Umawiające się Strony zobowiązują się do jak najściślejszej współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Tunezję, poprawy obecnych standardów bezpieczeństwa i ogólnej efektywności operacji ruchu lotniczego w Europie, a także optymalizacji zdolności przewozowych i minimalizacji opóźnień. W tym celu Tunezja uczestniczy w pracach Komitetu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w charakterze obserwatora. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.
3. Mając na względzie osiągnięcie na swoich terytoriach celów, których realizację ma umożliwić jednolita europejska przestrzeń powietrzna:
 - a) Tunezja wprowadza niezbędne środki w celu przystosowania swoich służb żeglugi powietrznej oraz swoich struktur instytucjonalnych i nadzorczych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa;
 - b) Tunezja ustanawia w szczególności właściwy krajowy organ nadzorczy, niezależny co najmniej funkcjonalnie od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;

- c) Unia Europejska włącza Tunezję do odpowiednich inicjatyw operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w związku z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną, w szczególności poprzez:
- współpracę z Tunezją w odniesieniu do funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub włączenie jej w ten blok;
 - uczestnictwo w funkcjach sieciowych jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, a w szczególności w wymianie danych dotyczących przepływów ruchu;
 - dostosowanie do planów wdrożenia projektu SESAR;
 - wzmocnienie interoperacyjności; oraz
- d) Umawiające się Strony współpracują w zakresie stosowanego przez Unię Europejską systemu skuteczności działania w celu optymalizacji ogólnej efektywności lotów, zmniejszenia kosztów oraz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości istniejących systemów. Współpraca ta ma dotyczyć w szczególności narzędzi służących do monitorowania wskaźników skuteczności działania oraz stosowania narzędzi wykorzystywanych do zarządzania przestrzenią powietrzną i jej projektowania.

ARTYKUŁ 16

Ochrona środowiska

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Umawiające się Strony zapewniają, aby ich mające zastosowanie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wyszczególnionych w załączniku II część E wymogów regulacyjnych i standardów w dziedzinie przewozów lotniczych.
2. Umawiające się Strony zgadzają się co do konieczności ochrony środowiska poprzez wspieranie zrównoważonego rozwoju lotnictwa. Umawiające się Strony zamierzają współpracować w celu określenia zagrożeń związanych z wpływem lotnictwa na środowisko.
3. Umawiające się Strony uznają znaczenie współpracy w celu zbadania i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko zgodnie z celami niniejszej Umowy.
4. Umawiające się Strony uznają znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, a tym samym przeciwdziałania związanym z lotnictwem emisjom gazów cieplarnianych, zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym. Umawiające się Strony postanawiają rozwijać współpracę w tym zakresie, w tym w ramach odpowiednich umów wielostronnych, a w szczególności poprzez wdrożenie kompleksowych środków rynkowych, które uzgodniono podczas 39. Zgromadzenia ICAO, oraz stosowanie mechanizmu zrównoważonego rozwoju ustanowionego na mocy art. 6 ust. 4 Porozumienia paryskiego zawartego na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, w celu opracowania międzynarodowych kompleksowych środków rynkowych służących redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa oraz rozpatrzenia wszelkich innych kwestii, o których mowa we wspomnianym art. 6, będących przedmiotem szczególnego zainteresowania w związku z emisjami powodowanymi przez lotnictwo międzynarodowe.

5. Umawiające się Strony zobowiązują się do wymiany informacji i prowadzenia regularnego dialogu między ekspertami w celu zacieśnienia współpracy służącej ograniczeniu wpływu lotnictwa na środowisko, obejmującej:

- a) badania i rozwój w zakresie przyjaznych dla środowiska technologii lotniczych;
- b) innowacje w zakresie zarządzania ruchem lotniczym służące ograniczeniu wpływu lotnictwa na środowisko;
- c) badania i rozwój w zakresie nowych zrównoważonych paliw w lotnictwie;
- d) wymianę poglądów dotyczących kwestii związanych z wpływem lotnictwa na środowisko i redukcją emisji powodowanych przez sektor lotnictwa mających wpływ na klimat; oraz
- e) zmniejszenie i monitorowanie hałasu w celu ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko.

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

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

ARTYKUŁ 17

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

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

ARTYKUŁ 18

Ochrona konsumentów

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Umawiające się Strony zapewniają, aby ich mające zastosowanie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wyszczególnionych w załączniku II część F wymogów regulacyjnych i standardów w dziedzinie przewozów lotniczych.

ARTYKUŁ 19

Aspekty społeczne

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Umawiające się Strony zapewniają, aby ich mające zastosowanie przepisy ustawowe, wykonawcze lub proceduralne gwarantowały co najmniej wdrożenie i stosowanie wyszczególnionych w załączniku II część G wymogów regulacyjnych i standardów w dziedzinie przewozów lotniczych.

2. Umawiające się Strony uznają znaczenie badania wpływu niniejszej Umowy na pracowników, zatrudnienie i warunki pracy. Umawiające się Strony zobowiązują się do współpracy w kwestiach zatrudnienia wynikających z niniejszej Umowy, w szczególności w odniesieniu do wpływu na zatrudnienie, prawa podstawowe w środowisku pracy, warunki pracy, ochronę socjalną i dialog społeczny.
3. Umawiające się Strony, poprzez swoje przepisy ustawowe i wykonawcze oraz praktyki, wspierają wysoki poziom ochrony socjalnej i ochrony zatrudnienia w sektorze lotnictwa cywilnego.
4. Umawiające się Strony uznają znaczenie korzyści płynących ze znacznej przewagi gospodarczej, jaką daje istnienie otwartych i konkurencyjnych rynków w połączeniu z wysokimi standardami pracy dla pracowników. Umawiające się Strony wprowadzają w życie niniejszą Umowę w sposób sprzyjający przestrzeganiu wysokich standardów pracy, niezależnie od statusu własnościowego lub charakteru danych przewoźników lotniczych, oraz tak, aby zapewnić, by prawa i zasady określone w odpowiednich przepisach Umawiających się Stron nie były naruszane, lecz skutecznie wdrażane.
5. Umawiające się Strony zobowiązują się do propagowania i skutecznego wdrażania w swoich przepisach ustawowych i praktykach podstawowych standardów pracy uznanych na szczeblu międzynarodowym, zawartych w podstawowych konwencjach Międzynarodowej Organizacji Pracy ratyfikowanych przez Tunezję i państwa członkowskie UE.
6. Umawiające się Strony zobowiązują się również do propagowania innych uznanych na szczeblu międzynarodowym i mających znaczenie dla sektora lotnictwa cywilnego standardów i porozumień w sprawach socjalnych i pracowniczych oraz do ich skutecznego wdrażania i stosowania w ramach swojego prawa krajowego.

7. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu zbadania tych kwestii związanych z zatrudnieniem, które określi ona jako znaczące.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE I KOŃCOWE

ARTYKUŁ 20

Interpretacja i wdrożenie

1. Umawiające się Strony wprowadzają wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, aby zapewnić wykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy, i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.
2. Każda z Umawiających się Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wdrożenie niniejszej Umowy.
3. Każda z Umawiających się Stron przekazuje drugiej Umawiającej się Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela jej pomocy, z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych danej Umawiającej się Strony, w odniesieniu do postępowań dotyczących ewentualnych naruszeń, prowadzonych przez drugą Umawiającą się Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

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

ARTYKUŁ 21

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się komitet składający się z przedstawicieli Umawiających się Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i jej właściwe wdrażanie. W tym celu Wspólny Komitet wydaje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach przewidzianych w niniejszej Umowie.
2. Wspólny Komitet prowadzi swoje prace i przyjmuje decyzje na zasadzie konsensusu. Decyzje przyjęte przez Wspólny Komitet są wiążące dla Umawiających się Stron.
3. Wspólny Komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.
4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb i przynajmniej raz w roku. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu.

5. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu podjęcia próby rozwiązania jakiejkolwiek kwestii związanej z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie musi odbyć się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż w ciągu dwóch (2) miesięcy od daty otrzymania wniosku, chyba że Umawiające się Strony uzgodniły inaczej.
6. W celu właściwego wdrożenia niniejszej Umowy Umawiające się Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej z Umawiających się Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.
7. Wspólny Komitet zatwierdza w drodze decyzji przeprowadzoną przez Unię Europejską ocenę wdrożenia i stosowania przez Tunezję wymogów regulacyjnych i standardów określonych w przepisach Unii Europejskiej, o których mowa w pkt 1 załącznika I.
8. Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z inwestowaniem w przewoźników lotniczych Umawiających się Stron oraz zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Umawiających się Stron.
9. Wspólny Komitet rozwija również współpracę, w szczególności – lecz nie wyłącznie – poprzez:
- a) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na transport lotniczy objęty zakresem niniejszej Umowy;

- b) odpowiadanie, w celu zapewnienia skutecznego rozwiązania, na pytania związane z prowadzeniem działalności gospodarczej i możliwościami handlowymi, o których mowa w art. 8 (Działalność handlowa), dotyczące kwestii mogących w szczególności utrudniać dostęp do rynku i sprawne funkcjonowanie transportu lotniczego objętego zakresem niniejszej Umowy – z myślą o zapewnieniu uczciwej konkurencji i zbliżenia przepisów oraz zmniejszeniu ograniczeń regulacyjnych dotyczących wykonywania transportu lotniczego;
- c) wymianę informacji, w tym informacji dotyczących zmian w przepisach ustawowych i wykonawczych oraz w politykach odpowiednich Umawiających się Stron, które mogą mieć wpływ na transport lotniczy;
- d) rozważanie potencjalnych obszarów, które mogą zostać objęte niniejszą Umową, w szczególności w drodze zaleceń dotyczących ewentualnych zmian w niniejszej Umowie lub w drodze zaleceń dotyczących warunków i procedur przystąpienia innych stron do niniejszej Umowy;
- e) badanie ogólnych kwestii związanych z inwestycjami, strukturą własności i kontrolą;
- f) rozwój współpracy regulacyjnej i obustronne zaangażowanie na rzecz wzajemnego uznania oraz zbliżenia przepisów i środków;
- g) zachęcanie do konsultacji, w stosownych przypadkach, w sprawach związanych z przewozami lotniczymi rozpatrywanych przez organizacje międzynarodowe, w stosunkach z państwami trzecimi i w ramach umów wielostronnych, w szczególności w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;

- h) ułatwianie wymiany informacji statystycznych między Umawiającymi się Stronami w celu śledzenia rozwoju transportu lotniczego wykonywanego w ramach niniejszej Umowy; oraz
- i) badanie społecznych skutków stosowania niniejszej Umowy i przedstawianie stosownych odpowiedzi na obawy uznane za uzasadnione.

10. Jeżeli Wspólny Komitet nie rozpatrzy przekazanej mu kwestii w ciągu sześciu (6) miesięcy od dnia jej wniesienia, Umawiające się Strony mogą wprowadzić odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na podstawie art. 23 (Środki zabezpieczające).

11. Niniejsza Umowa nie wyklucza współpracy i rozmów między właściwymi władzami Umawiających się Stron poza Wspólnym Komitetem, w szczególności w dziedzinach ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, zarządzania ruchem lotniczym, infrastruktury portów lotniczych, konkurencji i ochrony konsumentów. Umawiające się Strony informują Wspólny Komitet o wynikach takiej współpracy i rozmów, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 22

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Każdy spór dotyczący stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy, z wyjątkiem kwestii wynikających z art. 7 (Uczciwa konkurencja), który nie został rozstrzygnięty na posiedzeniu Wspólnego Komitetu, można przedłożyć do rozstrzygnięcia dowolnej osobie lub dowolnemu organowi za porozumieniem Umawiających się Stron. W przypadku braku porozumienia między Umawiającymi się Stronami spór, na wniosek jednej z nich, kieruje się do arbitrażu zgodnie z procedurami określonymi w niniejszym artykule.
2. Wniosek o arbitraż przedkłada się na piśmie drugiej Umawiającej się Stronie. Skarżąca Umawiająca się Strona wskazuje w swoim wniosku sporny środek i wyjaśnia powody, dla których uważa taki środek za niezgodny z niniejszą Umową.
3. O ile Umawiające się Strony nie uzgodnią inaczej, rozstrzygnięcia w trybie arbitrażu dokonuje trybunał arbitrażowy, w skład którego wchodzi trzech arbitrów i który powołuje się w następujący sposób:
 - a) w terminie dwudziestu (20) dni od daty otrzymania wniosku o arbitraż każda z Umawiających się Stron wyznacza jednego arbitra. W terminie trzydziestu (30) dni od wyznaczenia tych dwóch arbitrów wyznaczają oni za obopólną zgodą trzeciego arbitra, który pełni funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Trybunał arbitrażowy przekazuje Umawiającym się Stronom ostateczne orzeczenie w terminie stu dwudziestu (120) dni od daty jego powołania. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału arbitrażowego powiadamia o tym na piśmie Umawiającą się Stronę, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin ogłoszenia przez trybunał arbitrażowy ostatecznego orzeczenia. W żadnym przypadku ostateczne orzeczenie nie może zostać przekazane później niż po upływie stu pięćdziesięciu (150) dni od daty powołania trybunału arbitrażowego.

12. W pilnych przypadkach trybunał arbitrażowy dokłada starań, aby wydać ostateczne orzeczenie w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty jego powołania. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału arbitrażowego powiadamia o tym na piśmie Umawiające się Strony, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin ogłoszenia przez trybunał arbitrażowy ostatecznego orzeczenia. W żadnym przypadku ostateczne orzeczenie nie może zostać wydane później niż po upływie siedemdziesięciu pięciu (75) dni od daty powołania trybunału arbitrażowego.

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

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

ARTYKUŁ 23

Środki zabezpieczające

1. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa, że druga Umawiająca się Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest bezwzględnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.
2. Umawiająca się Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Umawiającą się Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu oraz przekazuje wszelkie stosowne informacje.
3. Umawiające się Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia obopólnie zadowalającego rozwiązania.
4. Bez uszczerbku dla art. 3 ust. 1 lit. c) (Zezwolenie eksploatacyjne) i art. 4 ust. 1 lit. d) (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego), Umawiająca się Strona, której to dotyczy, nie stosuje żadnych środków zabezpieczających przed upływem terminu jednego miesiąca od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji, o której mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, została zakończona przed upływem powyższego terminu.

5. Umawiająca się Strona, której to dotyczy, niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach oraz przekazuje wszelkie stosowne informacje.
6. Jakiegokolwiek działanie podjęte na podstawie niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą, gdy Umawiająca się Strona niewypełniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 24

Związek z innymi umowami

1. Niniejsza Umowa ma pierwszeństwo przed odpowiednimi postanowieniami umów i porozumień między Umawiającymi się Stronami, które obowiązują w chwili podpisania niniejszej Umowy, z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w ust. 2.
2. Pod warunkiem że nie ma miejsca dyskryminacja przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej ze względu na ich przynależność państwową:
 - a) istniejące prawa przewozowe i korzystniejsze postanowienia lub traktowanie w zakresie struktury własności, praw przewozowych, zdolności przewozowej, częstotliwości połączeń, typu lub zmiany statków powietrznych, dzielenia oznaczeń linii oraz ustalania cen wynikające z umów lub porozumień między Umawiającymi się Stronami, obowiązujące w chwili podpisania niniejszej Umowy, nieobjęte niniejszą Umową lub korzystniejsze lub bardziej elastyczne w zakresie swobody danych przewoźników lotniczych niż ma to miejsce w ramach niniejszej Umowy, mogą być w dalszym ciągu wykonywane;

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

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

ARTYKUŁ 25

Dialog regionalny

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

ARTYKUŁ 26

Zmiany

1. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron pragnie zmienić niniejszą Umowę, powiadamia o tym Wspólny Komitet.
2. Jakakolwiek zmiana niniejszej Umowy może być uzgodniona przez Umawiające się Strony po przeprowadzeniu konsultacji zgodnie z art. 21 (Wspólny Komitet). Zmiany wchodzi w życie zgodnie z art. 30 (Wejście w życie).
3. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej z Umawiających się Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować na zasadzie konsensusu decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej Umowy.
4. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej Umawiającej się Strony, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy, do jednostronnego przyjmowania nowych przepisów lub wprowadzania zmian w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie przewozów lotniczych lub w jednym z obszarów pokrewnych wymienionych w załączniku II.
5. Gdy jedna z Umawiających się Stron rozważa przyjęcie nowych przepisów lub wprowadzenie zmian w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie przewozów lotniczych lub w jednym z obszarów pokrewnych wymienionych w załączniku II do niniejszej Umowy, informuje o tym drugą Umawiającą się Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron może odbyć się wymiana poglądów we Wspólnym Komitecie.

6. Z chwilą gdy jedna z Umawiających się Stron przyjmuje nowe przepisy lub wprowadza zmiany we własnych obowiązujących przepisach w dziedzinie przewozów lotniczych lub w jednym z obszarów pokrewnych wymienionych w załączniku II do niniejszej Umowy, które to nowe przepisy lub zmiany w obowiązujących przepisach mogłyby mieć wpływ na należyte funkcjonowanie niniejszej Umowy, powiadamia ona o tym drugą Umawiającą się Stronę nie później niż w ciągu trzydziestu (30) dni od przyjęcia takich przepisów lub wprowadzenia takich zmian. Na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu (60) dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków przyjęcia takich przepisów lub wprowadzenia takich zmian dla należytego funkcjonowania niniejszej Umowy.

7. W następstwie wymiany poglądów, o której mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, Wspólny Komitet:

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

ARTYKUŁ 27

Wypowiedzenie

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

ARTYKUŁ 28

Rejestracja umowy

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

ARTYKUŁ 29

Przystąpienie nowych państw członkowskich do Unii Europejskiej

1. Niniejsza Umowa może być otwarta do przystąpienia dla państw, które stały się państwami członkowskimi Unii Europejskiej po dacie podpisania niniejszej Umowy.

2. Przystąpienie do niniejszej Umowy przez państwo członkowskie Unii Europejskiej następuje poprzez złożenie aktu przystąpienia w Sekretariacie Generalnym Rady UE, który powiadamia Umawiające się Strony i Komisję Europejską o złożeniu aktu przystąpienia i o dacie jego złożenia. Przystąpienie staje się skuteczne trzydziestego dnia od daty złożenia aktu przystąpienia.

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

ARTYKUŁ 30

Wejście w życie

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

ARTYKUŁ 31

Wersje autentyczne

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

W dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy, należycie w tym celu umocowani, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w [...] dnia [...] r.

W imieniu Królestwa Belgii

W imieniu Republiki Bułgarii

W imieniu Republiki Czeskiej

W imieniu Królestwa Danii

W imieniu Republiki Federalnej Niemiec

W imieniu Republiki Estońskiej

W imieniu Irlandii

W imieniu Republiki Greckiej

W imieniu Królestwa Hiszpanii

W imieniu Republiki Francuskiej

W imieniu Republiki Chorwacji

W imieniu Republiki Włoskiej

W imieniu Republiki Cypryjskiej

W imieniu Republiki Łotewskiej

W imieniu Republiki Litewskiej

W imieniu Wielkiego Księstwa Luksemburga

W imieniu Węgier

W imieniu Republiki Malty

W imieniu Królestwa Niderlandów

W imieniu Republiki Austrii

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

W imieniu Republiki Portugalskiej

W imieniu Rumunii

W imieniu Republiki Słowenii

W imieniu Republiki Słowackiej

W imieniu Republiki Finlandii

W imieniu Królestwa Szwecji

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Republiki Tunezyjskiej

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Wdrożenie i stosowanie przez Tunezję wskazanych w załączniku II wymogów regulacyjnych i standardów, które są określone w przepisach Unii Europejskiej w dziedzinie przewozów lotniczych, poddaje się ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej, która to ocena podlega zatwierdzeniu w drodze decyzji Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej z upływem dwóch (2) lat od wejścia w życie niniejszej Umowy.
2. Stopniowe postępy Tunezji we wdrażaniu wymogów regulacyjnych i standardów, które są określone we wskazanych w załączniku II przepisach Unii Europejskiej w dziedzinie przewozów lotniczych, mogą podlegać regularnym ocenom. Oceny te przeprowadza Komisja Europejska we współpracy z Tunezją.
3. Wdrożenie i stosowanie przez Tunezję wymogów regulacyjnych i standardów przewidzianych w przepisach Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa poddaje się ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej, która to ocena podlega zatwierdzeniu w drodze decyzji Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej z upływem trzech (3) lat od wejścia w życie niniejszej Umowy.
4. Postanowienia zawarte w art. 7 (Uczciwa konkurencja) ust. 6 (Subwencje i pomoc państwa) stosuje się po upływie trzech (3) lat od daty podpisania niniejszej Umowy.

**POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE
DOTYCZĄCE MIĘDZYNARODOWEGO PORTU LOTNICZEGO TUNIS-KARTAGINA**

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

1. Jeżeli istnieje obowiązująca umowa dwustronna między Tunezją a państwem członkowskim UE, wyznaczenie oraz prawa trzeciej i czwartej wolności wykonywane z i do międzynarodowego portu lotniczego Tunis-Kartagina przyznaje się zgodnie z taką umową dwustronną, niezależnie od częstotliwości połączeń:
 - przewoźnikom lotniczym z Tunezji posiadającym ważną koncesję, oraz
 - przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej posiadającym ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, w którym rozpoczyna się lub kończy lot.
2. Systemy przewidujące wyznaczenie jednego przewoźnika lotniczego ustanowione w obowiązujących umowach dwustronnych między Tunezją a państwami członkowskimi stają się systemami przewidującymi wyznaczenie dwóch przewoźników lotniczych.

3. W przypadku obowiązujących umów dwustronnych zawierających klauzulę typu bermudzkiego zastosowanie ma pkt 1, a jeżeli w chwili podpisania Umowy liczba wykonywanych połączeń jest mniejsza niż dziesięć (10), liczbę połączeń wykonywanych tygodniowo ustala się na dziesięć (10), chyba że Umawiające się Strony postanowią przyjąć wyższą liczbę zgodnie z umowami dwustronnymi pomiędzy nimi.
4. W przypadku państw członkowskich, z którymi Tunezja nie ma dwustronnych umów lotniczych, lub gdy obowiązująca dwustronna umowa lotnicza przewiduje mniej niż dziesięć (10) połączeń wykonywanych tygodniowo do i z międzynarodowego portu lotniczego Tunis-Kartagina, liczbę połączeń wykonywanych tygodniowo do i z tego portu lotniczego ustala się na dziesięć (10) połączeń tygodniowo w systemie przewidującym wyznaczenie dwóch przewoźników lotniczych w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tunezji posiadających ważną koncesję, a w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej – posiadających ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, w którym rozpoczyna się lub kończy lot.
5. Po upływie roku od daty podpisania niniejszej Umowy liczbę połączeń, o których mowa w pkt 1, 3 i 4 niniejszego załącznika, zwiększa się co roku o 10 %.
6. Umawiające się Strony omawiają możliwie jak najszybciej we Wspólnym Komitecie wszelkie kwestie dotyczące interpretacji i wdrażania niniejszego załącznika.

(poddawany regularnej aktualizacji)

**WYKAZ PRZEPISÓW MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE W DZIEDZINIE LOTNICTWA
CYWILNEGO**

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

**A. LIBERALIZACJA LOTNICTWA I INNE PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE W
DZIEDZINIE LOTNICTWA CYWILNEGO**

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty

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

Rozporządzenie (WE) nr 765/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych, zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11

Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty

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

W odniesieniu do stosowania art. 20 ust. 2, termin „Komisja” należy odczytywać jako „Wspólny Komitet”.

B. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Bezpieczeństwo lotnictwa i rozporządzenie podstawowe w sprawie EASA

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

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009 z dnia 30 lipca 2009 r.
- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–3 (tylko akapit pierwszy) i załącznik

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 6/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/4 z dnia 5 stycznia 2016 r.

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

Operacje lotnicze

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

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

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1199 z dnia 22 lipca 2016 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/363 z dnia 1 marca 2017 r.

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

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

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5, załącznik

Załogi lotnicze

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

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r.

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r.

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

Badania wypadków

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

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

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

Decyzja Komisji 2012/780/UE z dnia 5 grudnia 2012 r. w sprawie praw dostępu do europejskiego centralnego archiwum zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz odpowiedzi otrzymanych w związku z tymi zaleceniami, ustanowionego na podstawie art. 18 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5

Początkowa zdarność do lotu

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

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

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

Ciągła zdarność do lotu

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

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1088 z dnia 3 lipca 2015 r.

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1536 z dnia 16 września 2015 r.
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/334 z dnia 27 lutego 2017 r.

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

Dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012

Lotniska

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

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

Zarządzanie ruchem lotniczym / służby żeglugi powietrznej

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

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

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

Zgłaszanie zdarzeń

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

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

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

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

Europejski wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty

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

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

Wymagania techniczne i procedury administracyjne w dziedzinie lotnictwa cywilnego

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

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

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

C. OCHRONA LOTNICTWA

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

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

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

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

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony, zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/2096 z dnia 30 listopada 2016 r.

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

Przepisy mające zastosowanie: wszystkie

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

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

Przepisy mające zastosowanie: wszystkie, w tym załącznik

D. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

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

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

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

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

- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.

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

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

- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9

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

- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.

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

Skuteczność działania i opłaty

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

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

Funkcje sieciowe

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

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 970/2014 z dnia 12 września 2014 r.
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–25 i załączniki

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

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/1006 z dnia 22 czerwca 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15 i załącznik

C(2011) 4130

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

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej

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

Interoperacyjność

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

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 30/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r.

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

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

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 929/2010 z dnia 18 października 2010 r.
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 428/2013 z dnia 8 maja 2013 r.
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2120 z dnia 2 grudnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5, załącznik

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

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 283/2011 z dnia 22 marca 2011 r.

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

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

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/310 z dnia 26 lutego 2015 r.

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

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

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

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

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

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1029/2014 z dnia 26 września 2014 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–13, załączniki I–X

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

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

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

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1028/2014 z dnia 26 września 2014 r.
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/386 z dnia 6 marca 2017 r.,

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

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

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 657/2013 z dnia 10 lipca 2013 r.
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2345 z dnia 14 grudnia 2016 r.

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

SESAR

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

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

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

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15

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

Przestrzeń powietrzna

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9, załącznik

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

– rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r.

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1185 z dnia 20 lipca 2016 r.

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

E. ŚRODOWISKO I POZIOM HAŁASU

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

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

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej

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

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok)

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

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE

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

F. OCHRONA KONSUMENTÓW

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 roku w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych, zmienione:

– rozporządzeniem (WE) nr 889/2002

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6 i załączniki

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

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

G. ASPEKTY SPOŁECZNE

Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, zmieniona:

– dyrektywą 2007/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Przepisy mające zastosowanie: art. 2–3, załącznik

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r.
dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–20, art. 22–23
