



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 11 juni 2021
(OR. fr)

7745/21

Interinstitutionellt ärende:
2021/0080 (NLE)

AVIATION 77
RELEX 299
OC 15
TU 4
MED 9

RÄTTSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: Europa–Medelhavsavtal om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Tunisien, å andra sidan

EUROPA–MEDELHAVSAVTAL
OM LUFTFART
MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER, Å ENA SIDAN,
OCH REPUBLIKEN TUNISIEN, Å ANDRA SIDAN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INGRESS

ARTIKEL 1: Definitioner

AVDELNING I: EKONOMISKA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 2: Trafikrättigheter och lista över flygvägar

ARTIKEL 3: Trafiktillstånd

ARTIKEL 4: Avslag på eller återkallelse, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd

ARTIKEL 5: Investeringar i lufttrafikföretag

ARTIKEL 6: Efterlevnad av lagar och andra författningar

ARTIKEL 7: Sund konkurrens

ARTIKEL 8: Affärsverksamhet

ARTIKEL 9: Tullar och avgifter

ARTIKEL 10: Användaravgifter

ARTIKEL 11: Passagerar- och frakttariffer

ARTIKEL 12: Statistik

AVDELNING II: REGLERINGSSAMARBETE

ARTIKEL 13: Flygsäkerhet

ARTIKEL 14: Luftfartsskydd

ARTIKEL 15: Flygledningstjänst

ARTIKEL 16: Miljöskydd

ARTIKEL 17: Lufttrafikföretags skadeståndsansvar

ARTIKEL 18: Konsumentskydd

ARTIKEL 19: Sociala aspekter

AVDELNING III: INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

ARTIKEL 20: Tolkning och genomförande

ARTIKEL 21: Gemensam kommitté

ARTIKEL 22: Tvistlösning och skiljeförfarande

ARTIKEL 23: Skyddsåtgärder

ARTIKEL 24: Förhållande till andra avtal

ARTIKEL 25: Regional dialog

ARTIKEL 26: Ändringar

ARTIKEL 27: Uppsägning

ARTIKEL 28: Registrering av avtalet

ARTIKEL 29: Anslutning av nya medlemsstater till Europeiska unionen

ARTIKEL 30: Ikraftträdande

ARTIKEL 31: Giltiga versioner

BILAGA I: Övergångsbestämmelser

BILAGA Ia: Övergångsbestämmelser för den internationella flygplatsen Tunis/Karthago

BILAGA II: Förteckning över tillämpliga regler för civil luftfart

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN TJECKIEN,

KONUNGARIKET DANMARK,

FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,

REPUBLIKEN ESTLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

KONUNGARIKET SPANIEN,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

REPUBLIKEN KROATIEN,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

UNGERN,

REPUBLIKEN MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

parter i fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nedan tillsammans kallade *EU-fördragen*, och Europeiska unionens medlemsstater, nedan tillsammans kallade *EU-medlemsstaterna* och enskilt en *EU-medlemsstat*, och

EUROPEISKA UNIONEN, nedan kallad *unionen* eller *EU*,

å ena sidan, och

REPUBLIKEN TUNISIEN, nedan kallad *Tunisien*,

å andra sidan,

nedan gemensamt kallade de *avtalsslutande parterna*,

EU-medlemsstaterna och Tunisien, i egenskap av parter i konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, tillsammans med Europeiska unionen,

SOM MEDGER att detta Europa–Medelhavsavtal om luftfart ligger inom ramen för det Europa–Medelhavspartnerskap som avses i Barcelonaförklaringen av den 28 november 1995,

SOM NOTERAR sin gemensamma vilja att främja ett luftrum i Europa–Medelhavsområdet grundat på principerna om tillnärmning av lagstiftning, regleringssamarbete och liberalisering av marknadstillträde och utifrån likvärdiga konkurrensvillkor,

SOM ÖNSKAR förbättra luftfarten och främja ett internationellt luftfartssystem grundat på icke-diskriminering och öppen och sund konkurrens mellan lufttrafikföretagen,

SOM ÖNSKAR främja sina intressen när det gäller luftfart,

SOM INSER vikten av effektiva luftfartsförbindelser för att främja handel, turism, investeringar och ekonomisk och social utveckling,

SOM ÖNSKAR säkerställa bästa möjliga säkerhet och skydd för lufttransporter och som uttrycker sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM NOTERAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

SOM ÄR FAST BESLUTNA att optimera de potentiella fördelarna med regleringssamarbete och harmonisering av respektive parts lagar och andra författningar rörande civil luftfart,

SOM INSER de stora potentiella fördelar som kan uppstå genom konkurrenskraftig luftfart och lönsamma luftfartsindustrier,

SOM ÖNSKAR säkerställa likvärdiga konkurrensvillkor för lufttrafikföretag,

SOM INSER att subventioner kan snedvrider konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

SOM AVSER att utgå från befintliga avtal och arrangemang inom luftfart mellan de avtalsslutande parterna med målet att öppna tillträdet till marknader och optimera fördelarna för passagerare, befraktare, lufttrafikföretag, flygplatser och deras personal samt befolkningen i de två avtalsslutande parterna,

SOM UNDERSTRYKER vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av internationell luftfartspolitik,

SOM BEKRÄFTAR behovet av att vidta brådskande åtgärder för bekämpning av klimatförändringar och av att fullfölja samarbetet för att minska luftfartssektorns utsläpp av växthusgaser, i enlighet med de multilaterala avtalen på detta område, särskilt genomförandet av globala marknadsbaserade åtgärder enligt överenskommelsen vid det 39:e sammanträdet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) generalförsamling, Icaos relevanta instrument och Parisavtalet av den 12 december 2015, och inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar,

SOM UNDERSTRYKER vikten av att skydda konsumenterna och uppnå en lämplig konsumentskyddsnivå när det gäller luftfart, och som erkänner behovet av ett ömsesidigt samarbete på detta område,

SOM INSER att de utökade affärsmöjligheterna inte avser att försvaga de avtalsslutande parternas arbetsvillkor och standarder på arbetslivets område, och som understryker vikten av den sociala dimensionen inom internationell luftfart och av att undersöka vilka effekter öppnandet av marknader får för arbetstagarna, sysselsättningen och arbetsvillkoren,

SOM NOTERAR att luftfartssektorn behöver bättre tillgång till kapital, för att den ska kunna fortsätta att utvecklas i enlighet med gällande regler hos respektive avtalsslutande part,

SOM ANSER att syftet med detta avtal ska uppnås gradvis och att en lämplig mekanism kan säkerställa en ständigt bättre tillnärmning till Europeiska unionens lagstiftning,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

ARTIKEL 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner, om inte annat anges:

1. *avtalet*: detta avtal, dess eventuella bilagor och tillägg samt eventuella ändringar.
2. *lufttransport*: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra och inbegriper reguljär och icke-reguljär lufttransport.
3. *fastställande av nationalitet*: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar utöva lufttransport enligt detta avtal uppfyller kraven som anges i artikel 3 avseende ägande, faktisk kontroll och huvudsakligt verksamhetsställe.
4. *fastställande av lämplighet*: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar utöva lufttransport enligt detta avtal har tillräcklig ekonomisk kapacitet, lämplig kompetens när det gäller företagsledning och vilja att iaktta de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar samt krav angående utövandet av lufttransport.
5. *behöriga myndigheter*: de offentliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.

6. *konventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet
- a) varje ändring som trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som ratificerats av Tunisien, å ena sidan, och den eller de EU-medlemsstater som berörs av det aktuella fallet, å andra sidan, och vilken är relevant för problemet i fråga, och
 - b) varje bilaga eller ändring som antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning som denna bilaga eller ändring är tillämplig vid varje tidpunkt och samtidigt i Tunisien och den eller de EU-medlemsstater som berörs av det aktuella fallet, och är relevant för problemet i fråga.
7. *hela kostnaden*: kostnaden för att tillhandahålla lufttransport med ett skäligt tillägg för allmänna administrativa utgifter.
8. *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar luftrummet över minst två staters territorium.
9. *avtalsslutande parter*: Tunisien, å ena sidan, och Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan.
10. *huvudsakligt verksamhetsställe*: ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte i den avtalsslutande part i vilken företagets huvudsakliga ekonomiska funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet, enligt utfärdade trafiktillstånd.

11. *landning för andra ändamål än trafikändamål*: landning för annat ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, bagage, gods eller post i lufttransport.
12. *passagerartariffer*: priser som ska betalas till lufttrafikföretag eller deras ombud eller andra biljettförsäljare för transport av passagerare och bagage med lufttrafik (inbegripet alla andra anknutna transportsätt) och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds för resebyråttjänster och andra anknutna tjänster.
13. *frakttariffer*: priser som ska betalas för godstransport med lufttrafik (inbegripet alla andra anknutna transportsätt) och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds för resebyråttjänster och andra anknutna tjänster.
14. *territorium*: i fråga om Tunisien, landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav under landets överhöghet samt luftrummet ovanför dessa landområden, inre vatten och territorialhav, och i fråga om Europeiska unionen och dess medlemsstater, landområden, inre vatten och de av medlemsstaternas territorialhav på vilka fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt tillämpas, enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag, samt luftrummet ovanför dessa landområden, inre vatten och territorialhav.
15. *användaravgift*: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygtrafik eller luftfartsskydd, ingripet därmed förknippade tjänster och anläggningar.

16. *egenhantering*: situation där en användare skaffar sig en eller flera typer av mark tjänster utan att ingå något som helst kontrakt med tredje part för tillhandahållande av sådana tjänster, och vid tillämpning av denna definition ska användare av flygplatser inte anses som tredje parter i förhållande till varandra, om
- a) den ena parten innehar en majoritetsandel i den andra parten, eller
 - b) samma enhet innehar en majoritetsandel i var och en av dem.
17. *associeringsavtal*: Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Tunisien, å andra sidan, undertecknat i Bryssel den 17 juli 1995.
18. *lufttransport enligt avtal* och *angiven flygväg*: en internationell lufttransport respektive en angiven flygväg i enlighet med artikel 2 (Trafikrättigheter) i detta avtal.
19. *reguljär lufttransport*: en serie flygningar som har samtliga följande kännetecken:
- a) För varje flygning erbjuds platser eller kapacitet att transportera gods eller post, för försäljning till enskilda personer (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade ombud).

b) Lufttransporten går mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen

- enligt en offentliggjord tidtabell, eller
- med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

20. *icke-reguljär lufttransport*: all kommersiell lufttransport som inte är reguljär lufttransport.

21. *lufttrafikföretag*: ett företag som innehar en giltig operativ licens eller ett likvärdigt giltigt tillstånd.

22. *faktisk kontroll*: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller annat, som var för sig eller tillsammans och med hänsyn till rättsliga förhållanden och faktiska omständigheter i fallet, ger möjligheter att direkt eller indirekt utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt genom

a) rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,

b) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ eller dess omröstningar eller beslut, eller som på annat sätt ger ett avgörande inflytande på företagets verksamhet.

23. *faktisk tillsyn*: att en stat utövar faktisk tillsyn över ett lufttrafikföretag styrks av följande:

- a) Att lufttrafikföretaget har en giltig operativ licens eller ett giltigt tillstånd som utfärdats av denna stats behöriga myndighet, till exempel ett drifttillstånd.
- b) Att lufttrafikföretaget uppfyller statens kriterier för drift av internationell lufttransport, exempelvis de som rör styrkande av en sund ekonomisk ställning, kapacitet att tillgodose det allmänna intresset och skyldigheterna avseende servicegarantier.

24. *operativ licens*:

- i) för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, en operativ licens och alla andra relevanta handlingar eller certifikat som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen¹ och alla efterföljande instrument, och
- ii) för Tuniens del, de operativa licenser, certifikat, tillstånd eller befrielser som utfärdats enligt gällande tunisisk lagstiftning på området.

25. *Sesar (Single European Sky ATM Research)*: ett program för det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, vilket möjliggör en samordnad och synkroniserad forskning, utveckling och spridning av nya generationer system för flygledningstjänst.

¹ EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

26. *femte frihetsrättigheten*: den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat för lufttrafikföretag från en annan stat (mottagande stat) att tillhandahålla internationell lufttransport mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådan transport inleds eller avslutas på den mottagande statens territorium.

AVDELNING I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 2

Trafikrättigheter och lista över flygvägar

1. De rättigheter som anges i denna artikel omfattas av de övergångsbestämmelser som föreskrivs i bilagorna I och Ia.

Lista över flygvägar

2. Varje avtalsslutande part ska tillåta den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag att utöva lufttransport på följande flygvägar:

- a) För lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter – punkter i Tunisien – punkter någon annanstans

b) För lufttrafikföretag från Tunisien:

punkter i Tunisien – mellanliggande punkter – punkter i Europeiska unionen – punkter någon annanstans

Trafikrättigheter

3. Varje avtalsslutande part ska bevilja den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för internationell lufttransport som utövas av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag:

a) Rätt att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Rätt att landa för andra ändamål än trafikändamål på dess territorium.

c) Rätt att utöva internationell lufttransport på följande flygvägar:

i) För lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

mellan vilken punkt som helst i Europeiska unionen och vilken punkt som helst i Tunisien.

ii) För lufttrafikföretag från Tunisien:

mellan vilken punkt som helst i Tunisien och vilken punkt som helst i Europeiska unionen.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

Operativ flexibilitet

4. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får på någon av eller alla sina flygningar på de flygvägar som anges i punkt 2
- a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,
 - b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,
 - c) trafikera mellanliggande punkter, punkter någon annanstans och punkter belägna på de avtalsslutande parternas territorium, i vilken kombination som helst och vilken ordning som helst och i enlighet med punkt 2,
 - d) avstå från att landa på en eller flera punkter,
 - e) överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera punkter (lastöverföring),
 - f) göra uppehåll på punkter inom eller utanför den ena eller den andra av de avtalsslutande parternas territorium,
 - g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra avtalsslutande partens territorium,
 - h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg, och

- i) trafikera fler än en punkt på samma flyglinje (*co-terminalisation*).

Den operativa flexibilitet som föreskrivs i denna punkt får utövas utan några begränsningar i fråga om riktning eller geografisk ordning och utan inskränkning av den trafikrätt som eljest följer av detta avtal, förutsatt att

- i) de tunisiska lufttrafikföretagens flygningar trafikerar en punkt i Tunisien,
- ii) EU-lufttrafikföretagens flygningar trafikerar en punkt i Europeiska unionen.

5. Varje avtalsslutande part ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för den internationella lufttjänster som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. Enligt denna rättighet får ingen avtalsslutande part ensidigt gentemot den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet, ruttplanering, trafikens ursprung eller destination eller den typ av luftfartyg som får användas, utom av tullrelaterade, tekniska eller driftsrelaterade skäl, skäl som rör flygledningstjänstens säkerhet, miljö- eller hälsorelaterade skäl eller om inte annat anges i detta avtal.

6. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

- a) lufttrafikföretag från Tunisien att inom vilken EU-medlemsstat som helst ta ombord passagerare, bagage, gods eller post med destination till en annan punkt inom samma EU-medlemsstat,

b) EU-lufttrafikföretag att i Tunisien ta ombord passagerare, bagage, gods eller post med destination till en annan punkt i Tunisien.

7. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 24 (Förhållande till andra avtal) ska ingen bestämmelse i detta avtal tolkas som att lufttrafikföretag från en avtalsslutande part får rätt att utöva den femte frihetsrättigheten på mellanliggande punkter och punkter någon annanstans än på de flygvägar som anges i punkt 2.

8. Begreppet punkter i denna artikel ska tolkas som internationellt erkända flygplatser.

9. Vid utövandet av sina rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal får de avtalsslutande parterna inte diskriminera mellan lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten, särskilt på basis av nationalitet.

10. Utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal får en avtalsslutande part vägra att tillåta internationell lufttransport till, från eller genom territoriet för ett tredjeland med vilket denna part inte har några diplomatiska förbindelser.

ARTIKEL 3

Trafiktillstånd

1. Efter mottagandet av en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag från en avtalsslutande part ska den andra avtalsslutande parten bevilja lämpliga trafiktillstånd och tekniska godkännanden med kortast möjliga handläggningstid, om följande villkor är uppfyllda:
 - a) I fråga om ett tunisiskt lufttrafikföretag:
 - i) Lufttrafikföretaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Tunisien och har en giltig operativ licens som utfärdats i enlighet med tillämplig tunisisk lagstiftning.
 - ii) Den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av Tunisien, som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd.
 - iii) Lufttrafikföretaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och kontrolleras faktiskt av Tunisien eller av i det landet hemmahörande aktörer.
 - b) I fråga om ett lufttrafikföretag från Europeiska unionen:
 - i) Lufttrafikföretaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe på en EU-medlemsstats territorium i enlighet med EU-fördragen och har en giltig operativ licens som utfärdats i enlighet med lagstiftningen i Europeiska unionen.

- ii) Den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd, och den behöriga myndigheten för detta är klart identifierad.
 - iii) Lufttrafikföretaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och kontrolleras faktiskt av en eller flera medlemsstater i Europeiska unionen eller Europeiska frihandelssammanslutningen eller av i dessa medlemsstater hemmahörande aktörer, eller av både sådana medlemsstater och sådana aktörer.
- c) Bestämmelserna i artiklarna 13 (Flygsäkerhet) och 14 (Luftfartsskydd) iakttas.
- d) Lufttrafikföretaget uppfyller de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den avtalsslutande part som prövar ansökan normalt tillämpar på internationell lufttransport.
2. Vid utfärdandet av trafiktillstånd och tekniska godkännanden ska de avtalsslutande parterna behandla samtliga lufttrafikföretag från den andra parten på ett icke-diskriminerande sätt.

3. När en ansökan om tillstånd ingiven av ett lufttrafikföretag från den ena avtalsslutande parten tas emot ska den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter erkänna de beslut avseende fastställande av lämplighet eller nationalitet som har fattats av den första avtalsslutande partens behöriga myndigheter när det gäller det lufttrafikföretaget som om beslutet har fattats av de egna behöriga myndigheterna, och får inte utreda ärendet ytterligare, om inte annat följer av leden a och b.

- a) Om en avtalsslutande parts behöriga myndighet efter mottagandet av en ansökan om tillstånd från ett lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten eller efter utfärdande av ett sådant tillstånd har särskilda och på rimliga tvivel grundade skäl att misstänka att villkoren i artikel 3 (Trafiktillstånd) i detta avtal för utfärdande av lämpliga tillstånd eller godkännanden inte är uppfyllda, trots det beslut som fattats av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter, ska den utan dröjsmål underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sin misstanke. I detta fall får endera avtalsslutande parten begära samråd, vilket kan inbegripa företrädare för båda avtalsslutande parter behöriga myndigheter, eller begära ytterligare uppgifter som rör misstanken, och en sådan begäran ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera avtalsslutande parten hänskjuta frågan till den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 21 (Gemensam kommitté) och får i enlighet med artikel 21.10 vidta lämpliga skyddsåtgärder enligt artikel 23 (Skyddsåtgärder).
- b) Detta förfarande omfattar inte erkännande av beslut gällande
 - i) säkerhetscertifikat eller -licenser,

- ii) skyddsarrangemang, eller
- iii) försäkringstäckning.

ARTIKEL 4

Avslag på eller återkallelse, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd

1. Vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter får avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafik tillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten, i följande fall:

a) I fråga om ett tunisiskt lufttrafikföretag:

- Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Tunisien eller har ingen giltig operativ licens i enlighet med tillämplig lagstiftning i Tunisien, eller
- Tunisien utövar eller upprätthåller inte någon faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget eller den behöriga myndigheten är inte klart identifierad, eller
- lufttrafikföretaget ägs inte, direkt eller genom majoritetsinnehav, eller kontrolleras inte faktiskt av Tunisien eller av i det landet hemmahörande aktörer.

- b) I fråga om ett lufttrafikföretag från Europeiska unionen:
- Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe på en EU-medlemsstats territorium i enlighet med EU-fördragen, eller har ingen giltig operativ licens i enlighet med tillämplig lagstiftning i Europeiska unionen, eller
 - den EU-medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av drifttillstånd utövar eller upprätthåller inte någon faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget, eller den behöriga myndigheten är inte klart identifierad, eller
 - lufttrafikföretaget ägs inte, direkt eller genom majoritetsinnehav, eller kontrolleras inte faktiskt av en eller flera medlemsstater i Europeiska unionen eller Europeiska frihandelssammanslutningen eller av i dessa medlemsstater hemmahörande aktörer, eller av både sådana medlemsstater och sådana aktörer.
- c) Lufttrafikföretaget har inte följt de lagar eller andra författningar som avses i artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar).
- d) Artiklarna 13 (Flygsäkerhet) och 14 (Luftfartsskydd) upprätthålls inte eller tillämpas inte.
- e) En avtalsslutande part har enligt artikel 7 (Sund konkurrens) fastställt att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c och d får de rättigheter som fastställs i denna artikel utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter.

ARTIKEL 5

Investeringar i lufttrafikföretag

1. Utan hinder av artiklarna 3 (Trafiktillstånd) och 4 (Avslag på eller återkallelse, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd) och efter det att Gemensamma kommittén i enlighet med artikel 21.8 (Gemensam kommitté) har bekräftat att varje avtalsslutande part eller i dessa parter hemmahörande aktörer i enlighet med respektive parts lagstiftning får förvärva en majoritetsandel i eller utöva faktisk kontroll över ett lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten, får de avtalsslutande parterna, i enlighet med villkoren i punkt 2 i denna artikel, tillåta Europeiska unionens medlemsstater eller i dessa stater hemmahörande aktörer att vara majoritetsägare i eller utöva faktisk kontroll över ett tunisiskt lufttrafikföretag, eller tillåta Tunisien eller i detta land hemmahörande aktörer att vara majoritetsägare i eller utöva faktisk kontroll över ett lufttrafikföretag från Europeiska unionen.

2. Vid tillämpning av punkt 1 i denna artikel ska investeringar från de avtalsslutande parterna godkännas individuellt genom ett förhandsbeslut som antas av Gemensamma kommittén i enlighet med artikel 21.2 (Gemensam kommitté). I beslutet ska de villkor som är knutna till utövandet av lufttransport enligt detta avtal och till lufttransport mellan tredjeländer och de avtalsslutande parterna anges. Artikel 21.10 (Gemensam kommitté) ska inte gälla för denna typ av beslut.

ARTIKEL 6

Efterlevnad av lagar och andra författningar

1. En avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska vid inresa till, avresa från eller under uppehållet inom den andra avtalsslutande partens territorium iaktta de lagar och andra författningar som inom det territoriet gäller för inresa till eller avresa från det territoriet för luftfartyg som utför internationell lufttransport eller för drift och manövrering av luftfartyg.
2. Vid ett luftfartygs inresa till, avresa från eller uppehåll inom en avtalsslutande parts territorium ska dess passagerare och besättning eller aktörer som agerar för deras räkning och, i fråga om gods, befraktarna från den andra avtalsslutande parten iaktta de lagar och andra författningar som inom det territoriet gäller för passagerares, besättnings och gods inresa till eller avresa från det territoriet med luftfartyg (inbegripet formaliteter i samband med inresa, klarering, immigration, pass, tull och karantän eller, i fråga om postförsändelser, postbestämmelser).
3. Varje avtalsslutande part ska på sitt territorium tillåta att lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten vidtar åtgärder för att säkerställa att enbart personer med erforderliga resehandlingar för inresa till dess territorium eller transitering genom dess territorium blir transporterade.

ARTIKEL 7

Sund konkurrens

1. De avtalsslutande parterna är överens om att deras gemensamma mål är en miljö med sund konkurrens och rättvisa och lika möjligheter för lufttrafikföretag från de båda avtalsslutande parterna att konkurrera om utövande av lufttransport enligt detta avtal på angivna flygvägar. I enlighet med detta ska de avtalsslutande parterna vidta alla lämpliga åtgärder för att detta mål ska uppnås till fullo.
2. De avtalsslutande parterna bekräftar att en fri och sund konkurrens utan snedvridningar är viktig för att främja målen med detta avtal och noterar att en fullständig konkurrenslagstiftning och en oberoende konkurrensmyndighet samt en sund och effektiv tillämpning av den nationella konkurrenslagstiftningen är avgörande för ett effektivt tillhandahållande av lufttransport. Varje avtalsslutande parts konkurrenslagstiftning, inklusive regelbundna ändringar, rörande de frågor som omfattas av denna artikel ska tillämpas på lufttrafikföretagens verksamhet på varje avtalsslutande parts territorium. De avtalsslutande parterna delar målet att deras konkurrenslagstiftning ska bli kompatibel och samstämmig och tillämpas på ett ändamålsenligt sätt. De ska samarbeta när det behövs och är motiverat för en ändamålsenlig tillämpning av konkurrenslagstiftningen, i synnerhet genom att tillåta deras lufttrafikföretag eller andra hos dem hemmahörande aktörer att i enlighet med respektive parts regler och rättspraxis meddela relevant information i ett konkurrensärende som inletts av den andra avtalsslutande partens konkurrensmyndigheter.

3. Bestämmelserna i detta avtal får inte påverka, begränsa eller inkräkta på befogenheten och rättigheterna för de behöriga instanserna och domstolarna på konkurrensområdet hos respektive avtalsslutande part och Europeiska kommissionen, och alla frågor rörande tillämpning av konkurrenslagstiftningen ska fortsätta att ingå i dessa behöriga instansers och domstolars exklusiva behörighet. Alla åtgärder från en avtalsslutande parts sida inom ramen för denna artikel vidtas således utan att det påverkar tillämpningen av de eventuella åtgärder som dessa behöriga instanser och domstolar vidtar.

4. Alla åtgärder enligt denna artikel ska vidtas på de avtalsslutande parternas fulla ansvar och enbart avse den andra avtalsslutande parten eller sådana lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten som tillhandahåller lufttransport till eller från de avtalsslutande parterna. Sådana åtgärder får inte omfattas av ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 22 (Tvistlösning och skiljeförfarande).

Illojal konkurrens

5. Varje avtalsslutande part ska undanröja alla former av diskriminering och illojala handelsmetoder som inkräktar på möjligheterna för lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten att konkurrera under rättvisa och likvärdiga förhållanden om tillhandahållandet av lufttransport.

Subventioner och statligt stöd

6. En avtalsslutande part får inte bevilja eller bemyndiga subventioner eller statligt stöd till sina lufttrafikföretag om detta på ett otillbörligt sätt kan snedvrída sunda och rättvisa konkurrensvillkor för tillhandahållandet av lufttransport från den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag. Sådana subventioner och stöd kan särskilt innefatta korssubventioner, kompensation för förluster i verksamheten, kapitaltillskott, icke-återbetalningspliktigt stöd, borgensförbindelser, lån eller försäkringar på förmånliga villkor, skydd mot konkurs, eftergift av fordringar, lättnader i fråga om betalning för offentliga resurser, skattelättnader eller skattebefrielser, kompensation för avgifter som debiteras av offentliga myndigheter och tillträde på diskriminerande eller icke-affärsmässig grund till anläggningar och tjänster för flygtrafik eller på flygplatser, bränsle, marktjänster, säkerhet, datoriserade bokningssystem, fördelning av ankomst- och avgångstider och tillträde till andra därmed förknippade anläggningar och tjänster som krävs för utövande av lufttransport.

7. En avtalsslutande part som beviljar subventioner eller statligt stöd till ett lufttrafikföretag ska på lämpligt sätt säkerställa dessa åtgärders transparens, vilket kan innefatta ett krav på att lufttrafikföretaget tydligt och separat ska redovisa dessa subventioner eller stöd i sina räkenskaper.

8. Varje avtalsslutande part ska på begäran av den andra avtalsslutande parten inom rimlig tid tillhandahålla denne finansiella rapporter rörande sådana enheter som ingår i den förstnämnda partens jurisdiktion och alla andra uppgifter som den andra avtalsslutande parten rimligtvis kan begära för att säkerställa att bestämmelserna i denna artikel efterlevs. Detta kan innefatta närmare uppgifter om sådana subventioner och stöd som avses i punkt 6. Det kan krävas att den avtalsslutande part som begär tillträde till uppgifter ska behandla dessa konfidentiellt.

9. Utan att det påverkar tillämpningen av de åtgärder som vidtas av den behöriga konkurrensmyndigheten eller av den domstol som ansvarar för kontrollen av att de bestämmelser som avses i punkterna 5 och 6 efterlevs, ska följande gälla:

- a) Om en avtalsslutande part anser att ett lufttrafikföretag är offer för diskriminering och illojala handelsmetoder enligt punkterna 5 och 6 och att detta kan bevisas, får den lämna skriftliga synpunkter till den andra avtalsslutande parten. Efter att ha informerat den andra avtalsslutande parten kan en avtalsslutande part också vända sig till de behöriga myndigheterna på den andra partens territorium, särskilt offentliga organ på nationell, regional eller lokal nivå, för att diskutera frågor som rör tillämpningen av denna artikel. En avtalsslutande part kan dessutom begära ett samråd i denna fråga med den andra avtalsslutande parten för att lösa problemet. Detta samråd ska äga rum inom trettio (30) dagar efter mottagandet av begäran. Under tiden ska de avtalsslutande parterna utbyta tillräckligt med uppgifter för att möjliggöra en fullständig granskning av den fråga som en avtalsslutande part väckt.
- b) Om de avtalsslutande parterna inte kan lösa frågan med hjälp av samråd inom trettio (30) dagar från inledandet av samrådet eller om inget samråd har inletts inom trettio (30) dagar efter mottagandet av begäran rörande en påstådd överträdelse av punkterna 5 och 6, får den avtalsslutande part som har begärt samråd tillfälligt upphäva utövandet av rättigheter som beviljas enligt detta avtal för lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten genom att avslå, återkalla eller tillfälligt upphäva ett trafiktillstånd, införa villkor som anses nödvändiga för utövandet av dessa rättigheter, införa avgifter eller vidta andra åtgärder. Alla åtgärder som vidtas enligt denna punkt ska vara lämpliga och proportionella och får inte gå utöver vad som är strikt nödvändigt sett till deras räckvidd och varaktighet.

Antitrustlagstiftning

10. Varje avtalsslutande part ska effektivt tillämpa antitrustlagstiftning i enlighet med punkt 2 och förbjuda lufttrafikföretag att göra följande:

- a) Att i samarbete med andra lufttrafikföretag ingå avtal, fatta beslut eller genomföra samordnade förfaranden som kan inverka på lufttransporten till eller från denna avtalsslutande part och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrider konkurrensen. Detta förbud kan förklaras som icke gällande om dessa avtal, beslut eller förfaranden bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen av tjänster eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande, samtidigt som konsumenterna tillförsäkras en skälig andel av den vinst som därigenom uppnås, och utan att i) de berörda företagen åläggs begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå dessa mål eller att ii) dessa lufttrafikföretag ges möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av de berörda tjänsterna.
- b) Att missbruka en dominerande ställning på ett sätt som kan inverka på lufttransporten till eller från denna avtalsslutande part.

11. Varje avtalsslutande part ska anförtro tillämpningen av den antitrustlagstiftning som avses i punkt 10 enbart till sin oberoende behöriga konkurrensmyndighet eller till sina behöriga domstolar.

12. Utan att det påverkar tillämpningen av de åtgärder som vidtas av den behöriga konkurrensmyndigheten eller den domstol som ansvarar för att kontrollera efterlevnaden av de regler som avses i punkt 10 och om en avtalsslutande part anser att ett lufttrafikföretag är offer för en påstådd överträdelse av punkt 10 och att detta kan bevisas, får den parten lämna skriftliga synpunkter till den andra avtalsslutande parten. Efter att ha informerat den andra avtalsslutande parten kan en part också vända sig till de behöriga myndigheterna på den andra avtalsslutande partens territorium, särskilt offentliga organ på nationell, regional eller lokal nivå, för att diskutera frågor som rör tillämpningen av denna artikel. En avtalsslutande part kan dessutom begära ett samråd i denna fråga med den andra avtalsslutande parten för att lösa problemet. Detta samråd ska äga rum inom trettio (30) dagar efter mottagandet av begäran. Under tiden ska de avtalsslutande parterna utbyta tillräckligt med uppgifter för att möjliggöra en fullständig granskning av den fråga som en av de avtalsslutande parterna väckt.

13. Om de avtalsslutande parterna inte kan lösa frågan med hjälp av samråd inom trettio (30) dagar från inledandet av samrådet eller om inget samråd har inletts inom trettio (30) dagar efter mottagandet av begäran rörande en påstådd överträdelse av punkt 10 och om den för konkurrensfrågor behöriga myndigheten eller domstolen konstaterar att antitrustlagstiftningen har överträtts, får den avtalsslutande part som har begärt samråd tillfälligt upphäva utövandet av rättigheter som beviljas enligt detta avtal för lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten genom att avslå, återkalla eller tillfälligt upphäva ett trafiktillstånd, införa villkor som anses nödvändiga för utövandet av dessa rättigheter, införa avgifter eller vidta andra åtgärder. Alla åtgärder som vidtas enligt denna punkt ska vara lämpliga och proportionella och får inte gå utöver vad som är strikt nödvändigt sett till deras räckvidd och varaktighet.

ARTIKEL 8

Affärsverksamhet

Med förbehåll för de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I ska de avtalsslutande parterna säkerställa att deras lagstiftning och andra författningar eller tillämpliga förfaranden som ett minimum garanterar genomförande och tillämpning av de bestämmelser och standarder för lufttransport som anges i bilaga II del A.

Att göra affärer

1. De avtalsslutande parterna är överens om att hinder för att göra affärer som ekonomiska aktörer stöter på undergräver de fördelar som ska uppstå genom detta avtal. De avtalsslutande parterna ska således inleda en effektiv och ömsesidig process för att avveckla de hinder för att göra affärer som ekonomiska aktörer från de båda avtalsslutande parterna kan stöta på, i den utsträckning som dessa hinder riskerar att hindra affärsverksamhet, snedvrider konkurrensen eller bromsa framväxten av likvärdiga konkurrensvillkor.
2. Den gemensamma kommitté som föreskrivs i artikel 21 (Gemensam kommitté) ska fastställa en process för samarbete i fråga om affärsmetoder och affärsmöjligheter, följa utvecklingen i fråga om att effektivt åtgärda de hinder för att göra affärer som ekonomiska aktörer stöter på och regelbundet fastställa hur långt man kommit, särskilt när det gäller utvecklingen i fråga om ändring av lagar och andra författningar. En avtalsslutande part får i enlighet med artikel 21 (Gemensam kommitté) begära att Gemensamma kommittén sammanträder för att behandla varje fråga som rör tillämpningen av denna artikel.

Företrädare för lufttrafikföretag

3. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska ha rätt att etablera de kontor och faciliteter på den andra avtalsslutande partens territorium som behövs för tillhandahållande av tjänster enligt detta avtal.
4. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska ha rätt att, i enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning, till den andra avtalsslutande partens territorium ta in och hålla kabinpersonal, personal för ledning, försäljning, tekniska uppgifter och drift och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransport. Båda avtalsslutande parter ska vid behov underlätta och påskynda utfärdandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt denna punkt, inbegripet personal med vissa tillfälliga uppdrag på högst nittio (90) dagar, i enlighet med gällande lagar och andra författningar. Lufttrafikföretagen från de båda avtalsslutande parterna ska inte vara tvungna att ha en lokal partner.

Markttjänster

5. Utan att det påverkar tillämpningen av andra stycket ska varje lufttrafikföretag från en avtalsslutande part ha rätt att i fråga om markttjänster på den andra avtalsslutande partens territorium välja mellan
 - a) att utföra sina egna markttjänster (*egenhantering*), eller

- b) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta marktkjänster eller delar av marktkjänster, förutsatt att var och en av de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar om tillträde till marknaden för sådana leverantörer tillåter detta och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

De rättigheter som anges i första stycket a och b får inskränkas endast om det motiveras av särskilda utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar som härrör ur behovet av att garantera en säker drift av flygplatsen. Om sådana begränsningar motverkar, hindrar eller begränsar egenhantering och det inte råder effektiv konkurrens mellan marktkjänstleverantörerna, ska den berörda avtalsslutande parten säkerställa att alla marktkjänster är tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika och lämpliga villkor, och tarifferna för sådana tjänster ska fastställas enligt relevanta, objektiva, transparenta och icke-diskriminerande kriterier.

6. Varje leverantör av marktkjänster, oavsett om den är ett lufttrafikföretag eller ej, ska ha rätt att på den andra avtalsslutande partens territorium tillhandahålla marktkjänster till lufttrafikföretag som bedriver verksamhet på samma flygplats, på grundval av ett tillstånd och i enlighet med gällande lagar och andra författningar.

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

7. Varje avtalsslutande part ska se till att de förfaranden, riktlinjer och bestämmelser som gäller för hantering av ankomst- och avgångstider vid flygplatser på dess territorium tillämpas på ett oberoende, transparent, effektivt och icke-diskriminerande sätt och inte utgör ett hinder för marknadstillträde.

Verksamhetsplaner, verksamhetsprogram och tidtabeller

8. En avtalsslutande part får, enbart i informationssyfte, kräva att den informeras om verksamhetsplaner, verksamhetsprogram och tidtabeller för lufttransport som utövas enligt detta avtal. Om en avtalsslutande part kräver sådan information ska den minimera den administrativa bördan för de krav och förfaranden som åläggs mellanhänder vid lufttransport och lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten.

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

9. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får inom den andra avtalsslutande partens territorium, för egen räkning eller för ett annat lufttrafikföretag, ägna sig åt försäljning av lufttransporter och därmed anknutna tjänster, direkt eller genom försäljningsombud eller andra mellanhänder som utsetts av lufttrafikföretaget eller via internet eller andra tillgängliga kanaler. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja och vem som helst ska ha rätt att köpa sådana tjänster, i det territoriets valuta eller i fritt konvertibel valuta i enlighet med den nationella valutalagstiftningen.

10. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska tillåtas att betala lokala utgifter, inbegripet men inte bara bränslekostnader, på den andra avtalsslutande partens territorium i lokal valuta eller i fritt konvertibel valuta i enlighet med den nationella valuta- och utrikeshandelslagstiftningen.

11. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att på begäran och när som helst konvertera till fritt konvertibel valuta och överföra varje överskott av lokala intäkter i förhållande till lokala utgifter till vilket land som helst och enligt valfri metod, utan tillämpning av begränsningar eller skatter och till den växelkurs som gäller när begäran om överföring görs.

De administrativa förfarandena för konvertering och överföring av överskott av intäkter ska tillämpas i enlighet med den gällande valutalagstiftningen i respektive avtalsslutande part. Konvertering och överföring ska inte åläggas några avgifter utöver dem som normalt tas ut av bankerna för genomförandet av sådan konvertering och överföring.

Avtal om affärssamarbete

12. Vid drift eller tillhandahållande av lufttransport enligt detta avtal får en avtalsslutande parts lufttrafikföretag ingå avtal om affärssamarbete, såsom avtal om reserverat utrymme på luftfartyg eller gemensamma linjebeteckningar, med

- a) ett eller flera lufttrafikföretag från de avtalsslutande parterna, och
- b) ett eller flera lufttrafikföretag från ett tredjeland, och
- c) ett eller flera land- eller sjötransportföretag från vilket land som helst,

under förutsättning att i) det transportföretag som driver transporten har adekvata trafikrättigheter, ii) de saluförande transportföretagen har lämpliga rättigheter för de berörda rutterna och iii) avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal.

13. När det gäller passagerartransport på en flygning som omfattas av ett avtal om affärssamarbete, ska köparen vid biljettförsäljning eller incheckning, eller under alla omständigheter före ombordstigning när det rör sig om ett anslutningsflyg utan incheckning, informeras om vilket företag som kommer att stå för respektive del av tjänsten.

Intermodala tjänster

14. När det gäller passagerartransport ska land- och sjötransportföretag inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransport enbart av det skälet att yttransporten erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företags eget namn.

15. De avtalsslutande parternas lufttrafikföretag och indirekta leverantörer av godstransport ska, utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal, tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar använda yttransportsätt för godstransport till och från varje punkt inom de avtalsslutande parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga internationellt erkända flygplatser som har tullinrättningar, och ha rätt att vid behov och enligt tillämpliga lagar och andra författningar transportera gods under tullförsegling. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med land-, sjö- eller lufttransport, ha tillträde till inrättningar för incheckning och tullinrättningar på flygplatser. Lufttrafikföretag får utföra sina egna yttransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet med andra lufttrafikföretag eller indirekta leverantörer som utför godstransporter med flyg. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om slaget av och förhållandena kring sådana transporter.

Franchising och varumärken

16. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska ha rätt att ingå avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet avtalsslutande parter eller tredjeländers lufttrafikföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har de tillstånd som krävs och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som de avtalsslutande parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på de lufttrafikföretag som bedriver tjänsten offentliggörs.

In- och uthyrning

17. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får ingå avtal om tillhandahållande av luftfartyg med eller utan besättning för internationell lufttransport med

- a) samtliga lufttrafikföretag från de avtalsslutande parterna, och
- b) ett eller flera lufttrafikföretag från tredjeländer,

under förutsättning att alla som deltar i dessa avtal har lämpliga tillstånd och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som de avtalsslutande parterna tillämpar på sådana avtal. En avtalsslutande part får inte begära att det lufttrafikföretag som tillhandahåller ett luftfartyg ska ha trafikeringsrättigheter enligt detta avtal för de flygvägar som luftfartyget ska trafikera. De avtalsslutande parterna får begära att sådana avtal godkänns av deras behöriga myndigheter. När en avtalsslutande part kräver ett sådant godkännande på icke-diskriminerande grund ska den minimera den administrativa bördan för lufttrafikföretagen i samband med sådana godkännandeförfaranden.

ARTIKEL 9

Tullar och avgifter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag ankommer till den andra avtalsslutande partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig grund vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter, avgifter och liknande pålagor; detta gäller själva luftfartyget, dess sedvanliga utrustning, bränsle, smörjolja, tekniska förbrukningsmateriel, markutrustning, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (särskilt artiklar som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används för drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport,

- a) tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen, och
- b) inte beräknas på grundval av den tillhandahållna tjänstens kostnad, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande ska på ömsesidig grund vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, utom avgifter som beräknas på grundval av den tillhandahållna tjänstens kostnad:
- a) Luftfartygsförråd som införs till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
 - b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs till en avtalsslutande parts territorium för underhåll, översyn eller reparation av ett luftfartyg tillhörande ett lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten som används för internationell lufttransport.
 - c) Bränsle, smörjolja och tekniskt förbrukningsmateriel som införs till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för användning i ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten, även när dessa artiklar ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
 - d) Trycksaker, i enlighet med respektive avtalsslutande parts tullagstiftning, som införs till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten, även när dessa artiklar ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
 - e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser eller vid godsterminaler.

3. Utan hinder av eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ska ingenting i detta avtal hindra en avtalsslutande part från att på icke-diskriminerande grund ta ut skatter, tullar eller avgifter på bränsle som tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg tillhörande ett lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan två punkter inom dess territorium.
4. Sedvanlig utrustning på luftfartyg samt den materiel, de förnödenheter och de reservdelar som avses i punkterna 1 och 2 och normalt hålls ombord på luftfartyg som en avtalsslutande parts lufttrafikföretag använder, får lastas av på den andra avtalsslutande partens territorium först efter ett förhandstillstånd av denna avtalsslutande parts tullmyndigheter, och får omfattas av dessa myndigheters övervakning eller kontroll till dess att de återexporteras eller avlägsnas i enlighet med gällande tullagstiftning i de båda avtalsslutande parterna.
5. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag ingår ett avtal med ett annat lufttrafikföretag, som också åtnjuter liknande befrielse beviljad av den andra avtalsslutande parten, om lån eller överföring inom den andra avtalsslutande partens territorium av artiklar som avses i punkterna 1 och 2.
6. Ingenting i detta avtal ska hindra en avtalsslutande part från att ta ut skatter, tullar och avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka på- och avstigning är tillåten.
7. Bagage och last i direkt transitering över den ena avtalsslutande partens territorium ska vara befriat från skatter, tullar och avgifter som inte beräknas på grundval av den tillhandahållna tjänstens kostnad.

8. Det får krävas att utrustning och förnödenheter enligt punkterna 1 och 2 ska ställas under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.
9. Föreskrifterna i detta avtal ska inte påverka ordningen för mervärdesskatt, utom när det gäller sådan skatt på import.
10. Bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat och Tunisien för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital ändras inte genom detta avtal.

ARTIKEL 10

Användaravgifter

1. Med förbehåll för de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I till detta avtal ska de avtalsslutande parterna säkerställa att deras lagstiftning och andra författningar eller tillämpliga förfaranden som ett minimum garanterar genomförande och tillämpning av de bestämmelser och standarder för lufttransport som anges i del A i bilaga II.
2. Varje avtalsslutande part ska se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användning av flygtrafik- och flygkontrolltjänster är kostnadsbaserade och icke-diskriminerande. Villkoren för sådana användaravgifter för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag.

3. Varje avtalsslutande part ska se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användning av flygplatser, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster, med undantag av avgifter för de tjänster som beskrivs i artikel 8.5 (Affärsverksamhet), är rättvisa, skäliga och inte otillbörligen diskriminerande, att de inte diskriminerar på grundval av nationalitet och att de är rättvist fördelade mellan olika användarkategorier. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15.1 (Flygledningstjänst), får dessa avgifter avspegla men inte överstiga behöriga myndigheters eller organs hela kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid den berörda flygplatsen eller inom det berörda flygplatssystemet. Avgifterna får inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivningar. De anläggningar och tjänster för vilka dessa användaravgifter tas ut ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

4. Varje avtalsslutande part ska kräva att de för avgifter behöriga myndigheterna eller organen på dess territorium och de lufttrafikföretag som använder tjänsterna och anläggningarna samråder sinsemellan och utbyter nödvändiga uppgifter för en noggrann granskning av huruvida användaravgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 2 och 3. Varje avtalsslutande part ska säkerställa att de för avgifter behöriga myndigheterna eller organen i skälig tid i förväg underrättar användarna om varje förslag till ändring av användaravgifterna, så att dessa kan uttrycka sin ståndpunkt och lämna synpunkter.

ARTIKEL 11

Passagerar- och frakttariffer

1. De avtalsslutande parterna ska tillåta att lufttrafikföretagen från de avtalsslutande parterna fritt fastställer passagerar- och frakttariffer på grundval av fri och sund konkurrens.
2. Varje avtalsslutande part får på icke-diskriminerande grund kräva att de båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag anmäler de tariffer som de erbjuder för tjänster med ursprung på deras territorium till sina behöriga myndigheter, på ett förenklat sätt och enbart i informationssyfte. En sådan anmälan från lufttrafikföretagen får inte krävas innan det ursprungliga erbjudandet om passagerar- och frakttariffer görs.
3. De behöriga myndigheterna kan sinsemellan föra diskussioner, särskilt om frågor som krav och förfaranden rörande anmälan av passagerar- och frakttariffer samt huruvida dessa tariffer är orättvisa, oskäligen, diskriminerande eller subventionerade.

ARTIKEL 12

Statistik

1. Varje avtalsslutande part ska, på icke-diskriminerande grund och i enlighet med respektive parts lagar och andra författningar, tillhandahålla den andra avtalsslutande parten sådan tillgänglig statistik som rimligtvis kan begäras och som rör lufttransport som utövas inom ramen för detta avtal.

2. De avtalsslutande parterna ska samarbeta, särskilt inom ramen för den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 21 (Gemensam kommitté), för att underlätta utbytet av statistik dem emellan i syfte att övervaka utvecklingen av lufttransport som utövas inom ramen för detta avtal.

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

ARTIKEL 13

Flygsäkerhet

1. Med förbehåll för de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I ska de avtalsslutande parterna säkerställa att deras lagstiftning och andra författningar eller tillämpliga förfaranden som ett minimum garanterar genomförande och tillämpning av de bestämmelser och standarder för lufttransport som anges i bilaga II del B.

2. De avtalsslutande parternas behöriga myndigheter ska, i samband med utövandet av sådan lufttransport som avses i detta avtal, som giltiga erkänna sådana luftvärdighetsbevis, behörighetscertifikat och licenser som har utfärdats eller godkänts av den andra avtalsslutande parten och som fortfarande gäller, under förutsättning att villkoren för utfärdande eller godkännande av dessa bevis, certifikat eller licenser åtminstone är likvärdiga med de minimistandarder som kan fastställas i enlighet med konventionen. När det gäller luftfart över det egna territoriet får de behöriga myndigheterna emellertid för hos dem hemmahörande aktörer vägra att erkänna som giltiga sådana behörighetscertifikat och licenser som den andra avtalsslutande partens myndigheter har utfärdat eller godkänt.

3. En avtalsslutande part kan när som helst begära samråd rörande de säkerhetsstandarder som upprätthålls av den andra avtalsslutande parten.
4. De avtalsslutande parterna ska se till att sådana luftfartyg som är registrerade i en avtalsslutande part vilka misstänks inte uppfylla internationella standarder för flygsäkerhet fastställda i enlighet med konventionen och vilka landar på flygplatser som är öppna för internationell lufttrafik på den andra avtalsslutande partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.
5. Varje avtalsslutande parts behöriga myndigheter får vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de har rimliga skäl att
- a) misstänka att ett luftfartyg, en komponent i ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de minimistandarder som fastställs i enlighet med konventionen eller de bestämmelser som anges i bilaga II del B, beroende på vad som är tillämpligt,
 - b) hysa allvarliga farhågor för att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg kanske inte uppfyller de minimistandarder som fastställs i enlighet med konventionen eller de bestämmelser som anges i bilaga II del B, beroende på vad som är tillämpligt, eller
 - c) hysa allvarliga farhågor för att de minimistandarder som fastställs i enlighet med konventionen eller de bestämmelser som anges i bilaga II del B, beroende på vad som är tillämpligt, kanske inte kan upprätthållas eller tillämpas korrekt.

6. När en avtalsslutande parts behöriga myndigheter beslutar att vidta åtgärder enligt punkt 5, ska de utan dröjsmål underrätta den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till sitt beslut.
7. Alla åtgärder som vidtas av en avtalsslutande part i enlighet med punkt 5 ska upphävas så snart som det skäl som låg bakom åtgärden undanröjts.
8. När åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 5 inte avbryts trots att grunden för dem inte längre föreligger, får endera avtalsslutande parten hänskjuta ärendet till Gemensamma kommittén.

ARTIKEL 14

Luftfartsskydd

1. Med förbehåll för de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I ska de avtalsslutande parterna säkerställa att deras lagstiftning och andra författningar eller tillämpliga förfaranden som ett minimum garanterar genomförande och tillämpning av de bestämmelser och standarder för lufttransport som anges i bilaga II del C.
2. Med full hänsyn till och respekt för respektive parts överhöghet kan en avtalsslutande part godta att en eller flera av dess flygplatser blir föremål för ett besök av den andra avtalsslutande parten för kontroll av de åtgärder för luftfartsskydd som vidtagits på den flygplatsen. De avtalsslutande parterna ska inrätta de mekanismer som krävs för utbyte av information om resultaten av sådana besök.

3. Varje avtalsslutande part bekräftar sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, särskilt sina skyldigheter enligt konventionen samt konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988 och konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsslutande parter är parter i dessa konventioner, samt alla andra konventioner och protokoll rörande skydd av civil luftfart till vilka båda avtalsslutande parter har anslutit sig.

4. De avtalsslutande parterna ska på begäran ge varandra allt bistånd som behövs för att förhindra olaga besittningstagande av luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för luftfartyg, passagerare och besättning, för flygplatser och anläggningar och tjänster för flygtrafik samt alla andra hot mot skyddet av civil luftfart.

5. De avtalsslutande parterna ska sinsemellan handla i enlighet med standarderna för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Icao och som har betecknats som bilagor till konventionen, i den mån sådana skyddsföreskrifter är tillämpliga på de avtalsslutande parterna. En avtalsslutande part ska ålägga operatörer av luftfartyg som är registrerade i partens register eller luftfartygsoperatörer som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller sin varaktiga hemvist inom dess territorium, samt operatörer som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

6. Varje avtalsslutande part ska se till att verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, till exempel, men inte uteslutande, säkerhetskontroll av passagerare och deras kabinbagage, säkerhetskontroll av lastrumsbagage, granskning och kontroll avseende skydd för andra personer än passagerare, däribland besättning, samt föremål som transporteras av dem, granskning och kontroll avseende skydd i fråga om frakt, post, förråd som tas ombord och förnödenheter avsedda för flygplatser och tillträdeskontroll för flygsidan och behörighetsområden. Dessa åtgärder ska anpassas om hoten mot luftfartsskyddet förvärras. De avtalsslutande parterna är överens om att deras luftfartygsoperatörer kan åläggas att iaktta de bestämmelser om luftfartsskydd som avses i punkt 5 och andra bestämmelser om luftfartsskydd som en avtalsslutande part inför för inresa till, utresa från och uppehåll på dess territorium.

7. Med full hänsyn till och respekt för den andra avtalsslutande partens överhöghet får en avtalsslutande part vidta skyddsåtgärder avseende inresa till sitt territorium, liksom nödåtgärder, för att bemöta ett bestämt hot mot luftfartsskyddet, vilka bör utan dröjsmål meddelas den andra avtalsslutande parten. Varje avtalsslutande part ska välvilligt behandla varje begäran från den andra avtalsslutande parten om att vidta särskilda och rimliga skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt behov, och den förstnämnda parten ska beakta de skyddsåtgärder som den andra parten redan vidtagit och den ståndpunkt som denne uttryckt. Varje avtalsslutande part erkänner emellertid att ingenting i denna artikel begränsar respektive avtalsslutande parts rätt att vägra en flygning till sitt territorium om parten bedömer att flygningen är ett hot mot luftfartsskyddet. Utom när det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet till detta ska varje part i förväg underrätta den andra avtalsslutande parten om alla särskilda skyddsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha en väsentlig ekonomisk eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Varje avtalsslutande part får begära ett sammanträde i den gemensamma kommitté som föreskrivs i artikel 21 (Gemensam kommitté) för att diskutera sådana skyddsåtgärder.

8. Vid en incident eller hot om en incident som innebär olaga besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för luftfartyg, passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar och tjänster för flygtrafik, ska de avtalsslutande parterna bistå varandra genom att underlätta kommunikationen och andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avvärja incidenten eller hotet.

9. Varje avtalsslutande part ska vidta alla åtgärder den anser vara praktiskt möjliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som finns på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, om inte luftfartyget måste lyfta på grund av en tvingande skyldighet att skydda människors liv. Om det är praktiskt möjligt ska sådana åtgärder vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.
10. Om en avtalsslutande part har rimliga skäl att tro att den andra avtalsslutande parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den begära omedelbart samråd med den andra avtalsslutande parten.
11. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom femton (15) dagar från dagen för en sådan begäran som avses i punkt 10 får, utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 4 (Avslag på eller återkallelse, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd), trafik tillstånd utfärdade för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag avslås, återkallas, begränsas eller förses med villkor.
12. Om ett omedelbart och exceptionellt hot motiverar det får en avtalsslutande part vidta interimsåtgärder innan fristen på femton (15) dagar som avses i punkt 11 har löpt ut.
13. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 11 ska avbrytas så snart den andra avtalsslutande parten helt följer bestämmelserna i den här artikeln.

ARTIKEL 15

Flygledningstjänst

1. Med förbehåll för de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I ska de avtalsslutande parterna säkerställa att deras lagstiftning och andra författningar eller tillämpliga förfaranden som ett minimum garanterar genomförande och tillämpning av de bestämmelser och standarder för lufttransport som anges i bilaga II del D och, på de områden som inte täcks av Europeiska unionens regelverk, Icaos förfaranden för flygtrafiktjänster, enligt nedanstående villkor.
2. De avtalsslutande parterna förbinder sig att säkerställa största möjliga samarbete inom området för flygledningstjänst, med sikte på att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Tunisien och på så sätt stärka gällande säkerhetsstandarder och effektivisera den allmänna lufttrafiken i Europa, optimera kapaciteten och minimera förseningar. För detta ändamål ska Tunisien delta i kommittén för det gemensamma luftrummet som observatör. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom flygledningstjänst.
3. Med sikte på att underlätta förverkligandet av målen med det gemensamma europeiska luftrummet på deras respektive territorium ska följande gälla:
 - a) Tunisien ska vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa sina flygtrafiktjänster, institutioner och strukturer för övervakning av flygledningstjänsten till det gemensamma europeiska luftrummet, i synnerhet när det gäller flygsäkerhet.
 - b) Särskilt Tunisien ska inrätta en lämplig och oberoende nationell kontrollmyndighet på detta område som åtminstone är funktionell av leverantörerna av flygtrafiktjänster.

- c) Europeiska unionen ska associera Tunisien med relevanta operativa initiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som följer av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att
 - i) Tunisien samarbetar med eller associeras till ett funktionellt luftrumsblock,
 - ii) Tunisien deltar i nätverksfunktionerna inom det gemensamma europeiska luftrummet, i synnerhet i fråga om informationsutbyte om trafikflöden,
 - iii) Tunisien anpassar sig till genomförandeplanerna för Sesar,
 - iv) stärka driftskompatibiliteten.
- d) De avtalsslutande parterna ska samarbeta när det gäller Europeiska unionens verksamhet med målet att optimera flygningarnas övergripande effektivitet, minska kostnaderna och förbättra de befintliga systemens säkerhet och kapacitet. Samarbetet ska särskilt inriktas på åtgärdsverktyg för att följa upp resultatindikatorer och användning av verktyg för hantering och utformning av luftrummet.

ARTIKEL 16

Miljöskydd

1. Med förbehåll för de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I ska de avtalsslutande parterna säkerställa att deras lagstiftning och andra författningar eller tillämpliga förfaranden som ett minimum garanterar genomförande och tillämpning av de bestämmelser och standarder för lufttransport som anges i bilaga II del E.
2. De avtalsslutande parterna understryker behovet av att skydda miljön genom att främja en hållbar utveckling av luftfarten. De avtalsslutande parterna har för avsikt att samarbeta för att identifiera utmaningarna när det gäller luftfartens inverkan på miljön.
3. De avtalsslutande parterna erkänner vikten av samarbete för att undersöka och i största möjliga mån minska luftfartens effekter på miljön, i enlighet med detta avtals mål.
4. De avtalsslutande parterna erkänner vikten av att bekämpa klimatförändringar och följaktligen att bekämpa luftfartssektorns utsläpp av växthusgaser, på både nationell och internationell nivå. De avtalsslutande parterna är överens om att intensifiera samarbetet i dessa frågor, bland annat med hjälp av relevanta multilaterala avtal, särskilt genomförandet av globala marknadsbaserade åtgärder enligt överenskommelsen vid det 39:e sammanträdet i Icaos generalförsamling och användning av den mekanism för hållbar utveckling som inrättats enligt artikel 6.4 i Parisavtalet inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar, för att utveckla internationella globala marknadsbaserade åtgärder i syfte att minska luftfartssektorns utsläpp av växthusgaser och alla andra aspekter som anges i nämnda artikel 6 av särskild relevans för utsläppen från internationell luftfart.

5. De avtalsslutande parterna åtar sig att utbyta information och föra en regelbunden expertdialog i syfte att stärka sitt samarbete för att begränsa luftfartens effekter på miljön, bland annat genom

- a) forskning om och utveckling av miljövänlig flygteknik,
- b) innovationer inom flygledningstjänst med sikte på att begränsa luftfartens effekter på miljön,
- c) forskning om och utveckling av nya hållbara flygbränslen,
- d) åsiktsutbyte i frågor rörande luftfartens effekter på miljön och minskning av sådana utsläpp från luftfartssektorn som har effekter på klimatet, och
- e) minskning och övervakning av buller, med sikte på att minska luftfartens effekter på miljön.

6. De avtalsslutande parterna åtar sig också, inom ramen för sina respektive rättigheter och skyldigheter enligt multilaterala miljöåtaganden, att effektivt stärka sitt samarbete, i synnerhet i ekonomiskt och tekniskt hänseende, avseende åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från internationell luftfart.

7. De avtalsslutande parterna erkänner behovet av att vidta lämpliga åtgärder för att förebygga eller hantera luftfartens inverkan på miljön, varvid åtgärderna ska vara fullt förenliga med parternas rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt.

ARTIKEL 17

Lufttrafikföretags skadeståndsansvar

De avtalsslutande parterna bekräftar sina skyldigheter inom ramen för de internationella konventioner som ratificerats av båda avtalsslutande parter.

ARTIKEL 18

Konsumentskydd

Med förbehåll för de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I ska de avtalsslutande parterna säkerställa att deras lagstiftning och andra författningar eller tillämpliga förfaranden som ett minimum garanterar genomförande och tillämpning av de bestämmelser och standarder för lufttransport som anges i bilaga II del F.

ARTIKEL 19

Sociala aspekter

1. Med förbehåll för de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I ska de avtalsslutande parterna säkerställa att deras lagstiftning och andra författningar eller tillämpliga förfaranden som ett minimum garanterar genomförande och tillämpning av de bestämmelser och standarder för lufttransport som anges i bilaga II del G.

2. De avtalsslutande parterna erkänner att det är viktigt att granska detta avtals effekter för arbetskraften, sysselsättningen och arbetsvillkoren. De avtalsslutande parterna åtar sig att samarbeta om de arbetskraftsrelaterade aspekterna av detta avtal, i synnerhet dess inverkan på sysselsättningen, de grundläggande rättigheterna i arbetslivet, arbetsvillkoren, det sociala skyddet och den sociala dialogen.
3. De avtalsslutande parterna ska med hjälp av lagar och andra författningar samt praxis främja höga nivåer på det sociala skyddet och sysselsättningen inom den civila luftfartssektorn.
4. De avtalsslutande parterna erkänner vikten av den nytta som följer av de betydande ekonomiska fördelarna med öppna och konkurrensutsatta marknader i kombination med höga standarder i fråga om arbetsnormer för arbetstagare. De avtalsslutande parterna ska genomföra detta avtal så att det främjar höga standarder i fråga om arbetsnormer, oavsett ägandet och slaget av berört lufttrafikföretag, och säkerställer att de rättigheter och principer som anges i deras respektive lagstiftning inte undergrävs utan tillämpas på ett ändamålsenligt sätt.
5. De avtalsslutande parterna åtar sig att främja och på ett ändamålsenligt sätt genomföra i sin lagstiftning och praxis de grundläggande arbetsnormer som erkänns på internationell nivå och som beskrivs i de grundläggande ILO-konventioner som ratificerats av både Tunisien och EU-medlemsstaterna.
6. De avtalsslutande parterna åtar sig också att främja andra internationellt erkända standarder och överenskommelser på det sociala och arbetsrättsliga området som är relevanta för den civila luftfartssektorn och att på ett ändamålsenligt sätt genomföra och tillämpa dem i sin nationella lagstiftning.

7. Varje avtalsslutande part får begära ett sammanträde i Gemensamma kommittén för att behandla de arbetskraftsrelaterade frågor som den anser är viktiga.

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

ARTIKEL 20

Tolkning och genomförande

1. De avtalsslutande parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.
2. Varje avtalsslutande part ska ansvara för ett korrekt genomförande av detta avtal på sitt territorium.
3. Varje avtalsslutande part ska ge den andra avtalsslutande parten all nödvändig information och allt nödvändigt bistånd, med förbehåll för tillämpliga lagar och andra författningar hos den berörda avtalsslutande parten, vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra avtalsslutande parten utför, inom ramen för sina respektive behörighetsområden enligt detta avtal.

4. Närhelst en avtalsslutande part agerar med stöd av de befogenheter den tilldelats genom detta avtal i frågor som är av intresse för den andra avtalsslutande parten och som berör den andra avtalsslutande partens myndigheter eller företag, ska den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att lämna synpunkter innan ett slutligt beslut fattas.

ARTIKEL 21

Gemensam kommitté

1. En kommitté sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna (nedan kallad *Gemensamma kommittén*) inrättas härmed och ska ansvara för att detta avtal förvaltas och genomförs korrekt. För detta ändamål ska Gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de fall som anges i detta avtal.
2. Gemensamma kommittén ska arbeta och fatta beslut på grundval av konsensus. Beslut som antas av Gemensamma kommittén ska vara bindande för de avtalsslutande parterna.
3. Gemensamma kommittén ska genom beslut anta sin egen arbetsordning.
4. Gemensamma kommittén ska sammanträda när det behövs och minst en gång per år. Varje avtalsslutande part får begära att ett sammanträde i Gemensamma kommittén hålls.

5. Varje avtalsslutande part får också begära att Gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock senast två (2) månader efter det att begäran tas emot, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om något annat.
6. För att detta avtal ska kunna genomföras på ett korrekt sätt ska de avtalsslutande parterna utbyta information med varandra och, om någon av dem begär det, hålla samråd i Gemensamma kommittén.
7. Gemensamma kommittén ska i form av ett beslut godkänna den utvärdering som Europeiska unionen gjort av hur Tunisien genomfört och tillämpar de bestämmelser och standarder i Europeiska unionens lagstiftning som avses i punkt 1 i bilaga I.
8. Gemensamma kommittén ska granska frågor rörande investeringar i de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag och förändringar i den faktiska kontrollen över sådana lufttrafikföretag.
9. Gemensamma kommittén ska också utveckla ett samarbete, bland annat genom att
 - a) se över de marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,

- b) med målet att finna en ändamålsenlig lösning, besvara frågor rörande affärsverksamhet och affärsmöjligheter som avses i artikel 8 (Affärsverksamhet) och som särskilt kan hindra marknadstillträde och en smidig lufttransport inom ramen för detta avtal, vilket ska syfta till att säkerställa sund konkurrens, tillnärmning av lagstiftningen och minskning av regleringshinder för utövande av lufttransport,
- c) utbyta uppgifter som är av betydelse för luftfarten, inbegripet om ändringar i lagar, andra författningar och politik hos respektive avtalsslutande part,
- d) överväga vilka områden som kan innefattas i avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet eller av villkoren och förfarandena för andra parter anslutning till detta avtal,
- e) behandla allmänna frågor rörande investeringar, ägande och kontroll,
- f) utveckla regleringssamarbete och ett gemensamt åtagande att uppnå ömsesidigt erkännande och tillnärmning av regler och förfaranden,
- g) vid behov uppmuntra till samråd om luftfartsfrågor som tas upp i internationella organisationer, i förbindelserna med tredjeländer och inom ramen för multilaterala avtal, inklusive överväganden om man ska inta en gemensam hållning,

- h) underlätta utbyte av statistik parterna emellan för att följa utvecklingen av lufttransport inom ramen för detta avtal, och
- i) granska de sociala verkningarna av hur detta avtal tillämpas och utforma lämpliga svarsåtgärder för att bemöta farhågor som anses vara legitima.

10. Om Gemensamma kommittén inte fattar ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex (6) månader från dagen för hänskjutandet, får de avtalsslutande parterna vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 23 (Skyddsåtgärder).

11. Detta avtal får inte hindra samarbete och diskussioner mellan de avtalsslutande parternas behöriga myndigheter utanför Gemensamma kommittén, särskilt inom områdena luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljö, flygledningstjänst, flygplatsinfrastruktur, konkurrens och konsumentskydd. De avtalsslutande parterna ska informera Gemensamma kommittén om de resultat av detta samarbete och dessa diskussioner som kan inverka på genomförandet av detta avtal.

ARTIKEL 22

Twistlösning och skiljeförfarande

1. Alla tvister om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal, utom de frågor som omfattas av artikel 7 (Sund konkurrens), och som inte kan regleras i ett sammanträde i Gemensamma kommittén får hänskjutas till en person eller ett organ i syfte att komma fram till ett beslut enligt överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna. Om de avtalsslutande parterna inte kommer överens ska tvisten på begäran av en av dem hänskjutas till ett skiljeförfarande i enlighet med förfarandena i denna artikel.
2. En skriftlig begäran om skiljeförfarande ska skickas till den andra avtalsslutande parten. Den klagande avtalsslutande parten ska i sin begäran identifiera den berörda åtgärden och tydligt ange skälen till varför den inte skulle vara förenlig med detta avtal.
3. Såvida de avtalsslutande parterna inte kommer överens om något annat ska skiljeförfarandet genomföras av en skiljenämnd bestående av tre skiljemän enligt följande:
 - a) Varje avtalsslutande part ska inom tjugo (20) dagar från mottagandet av begäran om skiljeförfarande utse en skiljeman. Dessa två skiljemän ska inom trettio (30) dagar efter att de utsetts gemensamt utse en tredje skiljeman som ska agera som skiljenämndens ordförande.

- b) Om en avtalsslutande part inte utser en skiljeman eller om en tredje skiljeman inte utses enligt led a, kan endera avtalsslutande parten begära att ordföranden för Icaos råd utser en eller, i tillämpliga fall, flera skiljemän inom trettio (30) dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om ordföranden i Icaos råd är medborgare i Tunisien eller en EU-medlemsstat ska den högst rangordnade vice ordförande i detta råd som inte är någon sådan medborgare utse skiljemannen eller skiljemännen.
4. Dagen för tillsättandet av skiljenämnden ska vara den dag då den sista av de tre skiljemännen godtar sitt uppdrag.
5. På begäran av en avtalsslutande part får skiljenämnden inom tio (10) dagar från dess tillsättande fatta ett beslut i frågan om huruvida fallet är brådskande.
6. På en avtalsslutande parts begäran får skiljenämnden förelägga den andra avtalsslutande parten att vidta tillfälliga korrigerande åtgärder i avvaktan på nämndens slutliga beslut.
7. Skiljenämnden ska inom nittio (90) dagar från dess tillsättande lämna en interimrapport, med en beskrivning av de faktiska omständigheterna, en redogörelse för huruvida de relevanta bestämmelserna är tillämpliga och grunderna för dess slutsatser och rekommendationer, till de avtalsslutande parterna. Om skiljenämnden anser att den inte kan iaktta denna tidsfrist ska dess ordförande skriftligen informera de avtalsslutande parterna och ange skälen till dröjsmålet och det datum då nämnden avser att lägga fram sin interimrapport. Interimrapporten får under inga omständigheter lämnas senare än etthundratjugo (120) dagar efter tillsättandet av skiljenämnden.

8. En avtalsslutande part får skriftligen begära att skiljenämnden ser över vissa aspekter av sin interimrapport inom fjorton (14) dagar från det att den lämnats.
9. I brådskande fall ska skiljenämnden göra alla ansträngningar för att lämna sin interimrapport inom fyrtiofem (45) dagar och under alla omständigheter inom sextio (60) dagar efter dess tillsättande. En avtalsslutande part får skriftligen begära att skiljenämnden ser över vissa specifika aspekter av sin interimrapport inom sju (7) dagar från det att den lämnats.
10. Efter att ha övervägt de avtalsslutande parternas skriftliga synpunkter på interimrapporten, får skiljenämnden ändra sin rapport och företa ytterligare utredningar som den anser motiverade. Slutsatserna i det slutliga beslutet ska innehålla en tillfredsställande analys av de argument som förts fram i samband med interimutredningen och ska tydligt besvara de avtalsslutande parternas frågor och synpunkter.
11. Skiljenämnden ska meddela de avtalsslutande parterna sitt slutliga beslut inom etthundratjugo (120) dagar från dess tillsättande. Om skiljenämnden anser att den inte kan iaktta denna tidsfrist ska dess ordförande skriftligen informera de avtalsslutande parterna och ange skälen till dröjsmålet och det datum då nämnden avser att meddela sitt slutliga beslut. Det slutliga beslutet får under inga omständigheter meddelas senare än etthundrafemtio (150) dagar efter tillsättandet av skiljenämnden.

12. I brådskande fall ska skiljenämnden anstränga sig för att meddela sitt slutliga beslut inom sextio (60) dagar från dess tillsättande. Om skiljenämnden anser att den inte kan iaktta denna tidsfrist ska dess ordförande skriftligen informera de avtalsslutande parterna och ange skälen till dröjsmålet och det datum då nämnden avser att meddela sitt slutliga beslut. Det slutliga beslutet får under inga omständigheter meddelas senare än sjuttiofem (75) dagar efter tillsättandet av skiljenämnden.
13. De avtalsslutande parterna får begära en förklaring av det slutliga beslutet inom tio (10) dagar från det att det meddelats, och förklaringen ska lämnas inom femton (15) dagar från dagen för begäran.
14. Om skiljenämnden anser att detta avtal har överträtts och att den ansvariga avtalsslutande parten inte har efterlevt nämndens slutliga beslut eller inte har nått en ömsesidigt tillfredsställande lösning med den andra avtalsslutande parten inom fyrtio (40) dagar från meddelandet av skiljenämndens slutliga beslut, får den andra avtalsslutande parten tillfälligt upphäva tillämpningen av jämförbara förmåner enligt detta avtal eller till viss del eller, i tillämpliga fall, till fullo upphäva genomförandet av detta avtal till dess att den ansvariga avtalsslutande parten helt efterlever skiljenämndens slutliga beslut eller de avtalsslutande parterna når en ömsesidigt tillfredsställande lösning.

ARTIKEL 23

Skyddsåtgärder

1. Om endera avtalsslutande parten anser att den andra avtalsslutande parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt detta avtal får den vidta lämpliga åtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på tillämpningsområde och varaktighet begränsas till vad som är strikt nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Åtgärder som i minsta möjliga mån stör detta avtals funktion ska prioriteras.
2. En avtalsslutande part som överväger att vidta skyddsåtgärder ska underrätta den andra avtalsslutande parten via Gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.
3. De avtalsslutande parterna ska omgående inleda samråd i Gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3.1 c (Trafiktillstånd) och artikel 4.1 d (Avslag på eller återkallelse, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd), får den berörda avtalsslutande parten inte vidta skyddsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 2 i denna artikel, såvida inte samrådsförfarandet enligt punkt 3 i denna artikel har slutförts före den tidsfristens utgång.

5. Den berörda avtalsslutande parten ska utan dröjsmål underrätta Gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.
6. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel ska upphöra så snart den felande avtalsslutande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

ARTIKEL 24

Förhållande till andra avtal

1. Detta avtal ska ha företräde framför relevanta bestämmelser i befintliga avtal och arrangemang mellan de avtalsslutande parterna som är införda vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal, utom i den mån som anges i punkt 2.
2. Förutsatt att det inte råder någon diskriminering mellan lufttrafikföretag från Europeiska unionen på grundval av nationalitet ska följande gälla:
 - a) Befintliga trafikrättigheter och bestämmelser eller behandlingar som är mer förmånliga i fråga om ägande, trafikrättigheter, kapacitet, turtäthet, typ eller byte av luftfartyg, gemensamma linjebeteckningar (code-sharing) och avgiftsuttag enligt avtal eller arrangemang mellan de avtalsslutande parterna, vilka är införda vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal och inte täcks av detta avtal eller som är mer förmånliga eller flexibla sett till de berörda lufttrafikföretagens frihet jämfört med vad som föreskrivs i detta avtal, får fortsätta att gälla.

- b) En tvist mellan de avtalsslutande parterna i frågan om huruvida de bestämmelser eller behandlingar som anges i befintliga avtal eller arrangemang mellan de avtalsslutande parterna är mer förmånliga eller flexibla ska regleras med hjälp av den mekanism för tvistlösning som anges i artikel 22 (Tvistlösning och skiljeförfarande). Tvister rörande vilket förhållande som ska anses förekomma mellan motstridiga bestämmelser eller behandlingar ska också regleras med hjälp av den mekanism för tvistlösning som anges i artikel 22.
3. Om de avtalsslutande parterna blir parter i ett multilateralt avtal, eller om de ansluter sig till ett beslut som fattats av Icao eller av en annan internationell organisation och som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de i god tid samråda i Gemensamma kommittén i enlighet med artikel 21 (Gemensam kommitté), för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till denna utveckling.

ARTIKEL 25

Regional dialog

De avtalsslutande parterna förbinder sig att föra en löpande dialog i syfte att garantera detta avtals överensstämmelse med Barcelonaprocessen och har som yttersta mål att skapa ett gemensamt luftrum för Europa–Medelhavsområdet. Därför ska möjligheten att gemensamt besluta om ändringar för att beakta andra Europa–Medelhavsavtal om luftfart diskuteras i Gemensamma kommittén i enlighet med artikel 21.9 (Gemensam kommitté).

ARTIKEL 26

Ändringar

1. Om en avtalsslutande part önskar ändra detta avtal ska den underrätta Gemensamma kommittén om detta.
2. Varje ändring av detta avtal får överenskommas av de avtalsslutande parterna efter samråd som hållits i enlighet med artikel 21 (Gemensam kommitté). Ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 30 (Ikraftträdande).
3. Gemensamma kommittén får på förslag från endera avtalsslutande parten och i enlighet med denna artikel genom konsensus besluta om ändring av bilagorna till detta avtal.
4. Detta avtal ska inte påverka de avtalsslutande parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller på ett anknutet område som anges i bilaga II.
5. När en avtalsslutande part överväger att anta ny lagstiftning eller att ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller på ett anknutet område som anges i bilaga II ska denna part underrätta den andra avtalsslutande parten enligt vad som krävs och är möjligt. På begäran av endera avtalsslutande parten kan ett utbyte av åsikter äga rum i Gemensamma kommittén.

6. Så snart en avtalsslutande part har antagit ny lagstiftning eller en ändring av befintlig lagstiftning på området lufttransport eller på ett anknutet område som anges i bilaga II vilket kan påverka detta avtals korrekta funktion, ska den underrätta den andra avtalsslutande parten senast trettio (30) dagar efter antagandet. På begäran av endera avtalsslutande parten ska Gemensamma kommittén inom sextio (60) dagar anordna ett åsiktsutbyte om följderna av den nya lagstiftningen eller ändringen för detta avtals korrekta funktion.

7. Efter det åsiktsutbyte som avses i punkt 6 i denna artikel ska Gemensamma kommittén

- a) anta ett beslut om att ändra bilaga II så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet,
- b) anta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med detta avtal, eller
- c) rekommendera andra åtgärder som ska antas inom rimlig tid för att skydda detta avtals korrekta funktion.

ARTIKEL 27

Uppsägning

Endera avtalsslutande parten får, när som helst, skriftligen underrätta den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg om sitt beslut att säga upp detta avtal. Underrättelsen ska samtidigt skickas till Icao och FN:s sekretariat. Detta avtal ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den löpande Iata-trafiksäsongen ett år efter dagen för den skriftliga underrättelsen om uppsägning av avtalet, såvida inte underrättelsen genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna återkallas före utgången av denna period.

ARTIKEL 28

Registrering av avtalet

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska efter det att de trätt i kraft registreras hos Icao, i enlighet med artikel 83 i konventionen, och hos FN:s sekretariat, i enlighet med artikel 102 i FN-stadgan.

ARTIKEL 29

Anslutning av nya medlemsstater till Europeiska unionen

1. Detta avtal kan öppnas för anslutning av stater som har blivit medlemsstater i Europeiska unionen efter den dag då avtalet undertecknas.

2. Anslutningen av en EU-medlemsstat till avtalet ska ske genom att en anslutningsakt deponeras hos generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd, vilket kommer att underrätta de avtalsslutande parterna och Europeiska kommissionen om deponeringen av en anslutningsakt och dagen för detta. Anslutningen får verkan 30 dagar efter dagen för deponering av anslutningsakten.
3. Artikel 24.1 och 24.2 i detta avtal ska i tillämpliga delar gälla för befintliga avtal och arrangemang som är införda vid tidpunkten för anslutning av en EU-medlemsstat till avtalet.

ARTIKEL 30

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft en den första dagen i den andra månaden efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har slutförts. Vid denna utväxling ska Tunisien tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Tunisien den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som intygar att respektive medlemsstat har slutfört de förfaranden som är nödvändiga för detta avtals ikraftträdande.

Generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd är depositarie för detta avtal.

ARTIKEL 31

Giltiga versioner

Detta avtal är upprättat i två exemplar på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, iriska, italienska, kroatiska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och arabiska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

Till bevis härpå har undertecknade befullmäktigade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta avtal.

Utfärdat i [...] den [...]

För Konungariket Belgien

För Republiken Bulgarien

För Republiken Tjeckien

För Konungariket Danmark

För Förbundsrepubliken Tyskland

För Republiken Estland

För Irland

För Republiken Grekland

För Konungariket Spanien

För Republiken Frankrike

För Republiken Kroatien

För Republiken Italien

För Republiken Cypern

För Republiken Lettland

För Republiken Litauen

För Storhertigdömet Luxemburg

För Ungern

För Republiken Malta

För Konungariket Nederländerna

För Republiken Österrike

För Republiken Polen

För Republiken Portugal

För Rumänien

För Republiken Slovenien

För Republiken Slovakien

För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

För Europeiska unionen

För Republiken Tunisien

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. På Europeiska unionens ansvar ska det utvärderas hur Tunisien genomfört och tillämpar de bestämmelser och standarder i Europeiska unionens lagstiftning som rör lufttransport och som anges i bilaga II, och denna utvärdering ska godkännas genom ett beslut av Gemensamma kommittén. Utvärderingen ska göras senast två (2) år efter ikraftträdandet av detta avtal.
2. Tuniens gradvisa tillnärmning till de bestämmelser och standarder i Europeiska unionens lagstiftning som rör lufttransport och som anges i bilaga II får regelbundet utvärderas. Utvärderingarna ska göras av Europeiska kommissionen i samarbete med Tunisien.
3. På Europeiska unionens ansvar ska det utvärderas hur Tunisien genomfört och tillämpar de bestämmelser och standarder i Europeiska unionens lagstiftning som rör luftfartsskydd, och denna utvärdering ska godkännas genom ett beslut av Gemensamma kommittén. Denna utvärdering ska göras senast tre (3) år efter ikraftträdandet av detta avtal.
4. Bestämmelserna i artikel 7 (Sund konkurrens), punkt 6 (Subventioner och statligt stöd) ska börja tillämpas tre (3) år efter dagen för undertecknandet av detta avtal.

**ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER
FÖR DEN INTERNATIONELLA FLYGPLATSEN TUNIS/KARTHAGO**

Utan hinder av artikel 2.3 c i detta avtal ska den internationella flygplatsen Tunis/Karthago omfattas av följande övergångsbestämmelser under en period av fem år från den dag då avtalet undertecknas och enbart för överenskommen lufttransport av passagerare eller kombinerad lufttransport:

1. Om det finns ett gällande bilateralt avtal mellan Tunisien och en EU-medlemsstat ska utseendet och de tredje och fjärde frihetsrättigheterna från och till den internationella flygplatsen Tunis/Karthago, oavsett turtäthet, beviljas i enlighet med ett sådant bilateralt avtal
 - för lufttrafikföretag från Tunisien som har en giltig operativ licens, och
 - för lufttrafikföretag från Europeiska unionen som har en giltig operativ licens utfärdad av den EU-medlemsstat från vilken flygningen avgår eller till vilken flygningen ankommer.
2. Ordningarna för utseende av ett lufttrafikföretag i gällande bilaterala avtal mellan Tunisien och respektive medlemsstat ska omvandlas till ordningar för utseende av två lufttrafikföretag.

3. För de gällande bilaterala avtal som innehåller en bestämmelse av Bermuda-typ ska punkt 1 tillämpas och i de fall det finns färre än tio (10) flygningar per dagen för undertecknandet av avtalet ska antalet flygningar per vecka fastställas till tio (10), såvida inte de avtalsslutande parterna beslutar att gå utöver detta i enlighet med sina bilaterala avtal.
4. För de medlemsstater med vilka Tunisien inte har något bilateralt avtal om lufttransport eller om det gällande bilaterala avtalet om lufttransport föreskriver färre än tio (10) flygningar per vecka till och från den internationella flygplatsen Tunis/Karthago, ska antalet flygningar per vecka från och till denna flygplats fastställas till tio (10) tillsammans med en ordning för utseende av två lufttrafikföretag från Tunisien med en giltig operativ licens och två lufttrafikföretag från Europeiska unionen med en giltig operativ licens utfärdad av den EU-medlemsstat från vilken flygningen avgår eller till vilken flygningen ankommer.
5. Från och med ett år efter undertecknandet av detta avtal ska en årlig ökning på 10 % beviljas i fråga om den turtäthet som anges i punkterna 1, 3 och 4 i denna bilaga.
6. De avtalsslutande parterna ska snarast möjligt i Gemensamma kommittén diskutera varje fråga som rör tolkningen och genomförandet av denna bilaga.

(Ska uppdateras regelbundet)

FÖRTECKNING ÖVER TILLÄMPLIGA REGLER FÖR CIVIL LUFTFART

Den avtalsslutande parten Tunisien ska säkerställa att de bestämmelser och standarder som anges i tillämpliga regler i nedanstående akter, i enlighet med vad som anges för respektive akt, genomförs och tillämpas i tillämpliga lagar, andra författningar och förfaranden i Tunisien och i enlighet med detta avtal. Den avtalsslutande parten Tunisien ska säkerställa att eventuella anpassningar av respektive akt i tillämpliga fall införs i tillämpliga lagar, andra författningar och förfaranden i Tunisien.

A. LIBERALISERING AV LUFTFARTEN OCH ANDRA BESTÄMMELSER OM CIVIL LUFTFART

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 2, 5, 7, 11, 23.1 och 24 och bilaga I

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, ändrad genom

– Kommissionens förordning (EU) nr 285/2010 av den 6 april 2010

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–8

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9, 11–21 och bilagan

När det gäller tillämpningen av artikel 20.2 ska *kommissionen* förstås som *Gemensamma kommittén*.

B. FLYGSÄKERHET

Säkerhet för civil luftfart och grundförordningen om Easa

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–3 (enbart första stycket) och bilagan

- Kommissionens förordning (EU) nr 6/2013 av den 8 januari 2013
- Kommissionens förordning (EU) 2016/4 av den 5 januari 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16 och bilagorna I–Vb

Flygdrift

Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) nr 800/2013 av den 14 augusti 2013
- Kommissionens förordning (EU) nr 71/2014 av den 27 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 av den 29 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) nr 379/2014 av den 7 april 2014
- Kommissionens förordning (EU) 2015/140 av den 29 januari 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2015/1329 av den 31 juli 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2015/2338 av den 11 december 2015

- Kommissionens förordning (EU) 2016/1199 av den 22 juli 2016
- Kommissionens förordning (EU) 2017/363 av den 1 mars 2017

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9a och bilagorna I–VIII

Kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 av den 16 december 2011 om gemensamma krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden för avvärjande av kollisioner i luften, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) 2016/583 av den 15 april 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 och bilagan

Flygande personal

Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 av den 30 mars 2012
- Kommissionens förordning (EU) nr 70/2014 av den 27 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) nr 245/2014 av den 13 mars 2014

- Kommissionens förordning (EU) 2015/445 av den 17 mars 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2016/539 av den 6 april 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11 och bilagorna I–IV

Utredning av olyckor

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG, ändrad genom

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–23, med undantag av artiklarna 7.4 och 19 (upphävd genom förordning (EU) nr 376/2014)

Kommissionens beslut 2012/780/EU av den 5 december 2012 om rätt till tillgång till det europeiska centrala upplag med säkerhetsrekommendationer och svaren på dessa som inrättats enligt artikel 18.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5

Initial luftvärdighet

Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) nr 7/2013 av den 8 januari 2013
- Kommissionens förordning (EU) nr 69/2014 av den 27 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) 2015/1039 av den 30 juni 2015
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/15 av den 7 januari 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och bilaga I

Fortsatt luftvärdighet

Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) 2015/1088 av den 3 juli 2015

- Kommissionens förordning (EU) 2015/1536 av den 16 september 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2017/334 av den 27 februari 2017

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6 och bilagorna I–IV

Ytterligare luftvärdighetsspecifikationer

Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012

Flygplatser

Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och bilagorna I–IV

Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och bilagorna I–IV

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011

Händelserapportering

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–7, 9.3, 10.2–10.4, 11.1, 11.7, 13, med undantag för punkt 9, artiklarna 14–16 och 21 och bilagorna I–III

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 av den 29 juni 2015 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014

Tillämpliga bestämmelser: artikel 1 och bilagorna I–V

Europeisk flygsäkerhetsförteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen, ändrad genom

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/963 av den 16 juni 2016

Tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, ändrad genom

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006
- Kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 av den 11 december 2007
- Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10, med undantag av artiklarna 4.1 och 8.2 andra meningen, 12–13 och bilagorna I–III

C. LUFTFARTSSKYDD

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15, 18, 21 och bilagan

Kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 av den 2 april 2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) nr 297/2010 av den 9 april 2010
- Kommissionens förordning (EU) nr 720/2011 av den 22 juli 2011
- Kommissionens förordning (EU) nr 1141/2011 av den 10 november 2011
- Kommissionens förordning (EU) nr 245/2013 av den 19 mars 2013

Kommissionens förordning (EU) nr 1254/2009 av den 18 december 2009 om kriterier för hur medlemsstaterna kan bevilja undantag från de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart och anta alternativa säkerhetsåtgärder, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) 2016/2096

Kommissionens förordning (EU) nr 18/2010 av den 8 januari 2010 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 vad gäller specifikationer för nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten

Tillämpliga bestämmelser: alla

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, ändrad genom

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2426 av den 18 december 2015

Tillämpliga bestämmelser: alla, inbegripet bilagan

D. FLYGLEDNINGSTJÄNST

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning"), ändrad genom

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5, med undantag av artikel 1.4

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4, 6 och 9–13

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster"), ändrad genom

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–18 och bilaga I

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet"), ändrad genom

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet"), ändrad genom

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och bilagorna I–V

Prestations- och avgiftssystem

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Nätverksfunktioner

Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010, ändrad genom

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 970/2014 av den 12 september 2014
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–25 och bilagorna

Kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM), ändrad genom

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1006 av den 22 juni 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15 och bilagan

C(2011) 4130

Kommissionens beslut av den 7 juli 2011 om utnämningen av nätverksförvaltaren för flygledningstjänstens (ATM) funktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet

Funktionella luftrumsblock

Kommissionens förordning (EU) nr 176/2011 av den 24 februari 2011 om de uppgifter som ska lämnas innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas och ändras

Driftskompatibilitet

Kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av den 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EG) nr 30/2009 av den 16 januari 2009

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9 och bilagorna I–V

Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) nr 929/2010 av den 18 oktober 2010
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 428/2013 av den 8 maj 2013
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2120 av den 2 december 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 och bilagan

Kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) nr 283/2011 av den 22 mars 2011

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6 och bilagorna I–IV

Kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 av den 16 januari 2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/310 av den 26 februari 2015

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–14 och bilagorna I–III

Kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 av den 30 mars 2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogator-koder för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom

- Genomförandeförordning (EU) 2016/2345 av den 14 december 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12 och bilagorna I–VI

Kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum, ändrad genom

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1029/2014 av den 26 september 2014

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–13 och bilagorna I–X

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1206/2011 av den 22 november 2011 om fastställande av krav på identifiering av luftfartyg för övervakning av det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11 och bilagorna I–VII

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1207/2011 av den 22 november 2011 om krav på övervakningens prestanda och driftskompatibilitet för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1028/2014 av den 26 september 2014

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/386 av den 6 mars 2017

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–14 och bilagorna I–IX

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1079/2012 av den 16 november 2012 om fastställande av krav avseende kanalseparation vid röstkommunikation för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 657/2013 av den 10 juli 2013
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2345 av den 14 december 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–14 och bilagorna I–V

Sesar

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR), ändrad genom

- Rådets förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008
- Rådets förordning (EU) nr 721/2014 av den 16 juni 2014

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1.1–1.2, 1.5–1.7, 2, 3 och 4.1 och bilagan

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 409/2013 av den 3 maj 2013 om definition av gemensamma projekt, fastställande av styrelseformer och identifiering av incitament till stöd för genomförandet av den europeiska generalplanen för flygledningstjänst

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 av den 27 juni 2014 om inrättandet av det gemensamma pilotprojektet till stöd för generalplanen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst

Luftrummet

Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9 och bilagan

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010, ändrad genom

– Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1185 av den 20 juli 2016

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och bilagan, inklusive dess tillägg

E. MILJÖ OCH BULLER

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller, ändrat genom förordning (EG) nr 1137/2008 och direktiv (EU) 2015/996

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12 och bilagorna I–VI

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

Tillämpliga bestämmelser: artikel 14.1 b och 14.2

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 och bilagorna I och II

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 av den 16 april 2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och bilagorna I och II

F. KONSUMENTSKYDD

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, ändrad genom

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6 och bilagorna

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16 och bilagorna I och II

G. SOCIALA ASPEKTER

Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, ändrat genom

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/30/EG av den 20 juni 2007

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan *Association of European Airlines* (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), *European Cockpit Association* (ECA), *European Regions Airline Association* (ERA) och *International Air Carrier Association* (IACA)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 2–3 och bilagan

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–20 och 22–23
