



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. június 11.
(OR. fr)

7745/21

Intézményközi referenciaszám:
2021/0080 (NLE)

AVIATION 77
RELEX 299
OC 15
TU 4
MED 9

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: Euromediterrán légiközlekedési megállapodás egyrészről az Európai Unió és tagállamai, másrészről a Tunéziai Köztársaság között

EUROMEDITERRÁN LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS
EGYRÉSZRŐL AZ EURÓPAI UNIÓ
ÉS TAGÁLLAMAI, MÁSRÉSZRŐL
A TUNÉZIAI KÖZTÁRSASÁG KÖZÖTT

TARTALOMJEGYZÉK

PREAMBULUM

1. CIKK: Fogalommeghatározások

I. CÍM: GAZDASÁGI RENDELKEZÉSEK

2. CIKK: Forgalmi jogok és útvonal-meghatározás

3. CIKK: Üzemeltetési engedély

4. CIKK: Az engedély elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása

5. CIKK: A légitársaságokba irányuló befektetések

6. CIKK: A jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek való megfelelés

7. CIKK: Tisztességes verseny

8. CIKK: Kereskedelmi tevékenységek

9. CIKK: Vámok és illetékek

10. CIKK: Használati díjak

11. CIKK: Vitel- és fuvardíjak

12. CIKK: Statisztika

II. CÍM: SZABÁLYOZÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

13. CIKK: Repülésbiztonság

14. CIKK: A légi közlekedés védelme

15. CIKK: Légiforgalmi szolgáltatás

16. CIKK: Környezetvédelem

17. CIKK: A légitársaságok felelőssége

18. CIKK: Fogyasztóvédelem

19. CIKK: Szociális szempontok

III. CÍM: INTÉZMÉNYI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

20. CIKK: Értelmezés és végrehajtás

21. CIKK: Vegyes bizottság

22. CIKK: Vitarendezés és választottbíráskodás

23. CIKK: Védintézkedések

24. CIKK: Kapcsolat más megállapodásokkal

25. CIKK: Regionális párbeszéd

26. CIKK: Módosítások

27. CIKK: Felmondás

28. CIKK: A megállapodás nyilvántartásba vétele

29. CIKK: Új tagállamok csatlakozása az Európai Unióhoz

30. CIKK: Hatálybalépés

31. CIKK: Hiteles szövegek

I. MELLÉKLET: Átmeneti rendelkezések

Ia. MELLÉKLET: A Tunisz-Karthágó nemzetközi repülőtérre vonatkozó átmeneti rendelkezések

II. MELLÉKLET: A polgári repülésre alkalmazandó szabályok jegyzéke

A BELGA KIRÁLYSÁG,

A BOLGÁR KÖZTÁRSASÁG,

A CSEH KÖZTÁRSASÁG,

A DÁN KIRÁLYSÁG,

A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,

ÍRORSZÁG,

A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,

A SPANYOL KIRÁLYSÁG,

A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,

A HORVÁT KÖZTÁRSASÁG,

AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,

A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,

A LETT KÖZTÁRSASÁG,

A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,

A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,

MAGYARORSZÁG,

A MÁLTAI KÖZTÁRSASÁG,

A HOLLAND KIRÁLYSÁG,

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,

A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,

A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,

ROMÁNIA,

A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,

A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,

A FINN KÖZTÁRSASÁG,

A SVÉD KIRÁLYSÁG,

az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban együttesen: az EU-szerződések) feleiként és az Európai Unió tagállamaiként (a továbbiakban együttesen: az EU-tagállamok, külön-külön pedig EU-tagállam),

és

AZ EURÓPAI UNIÓ (a továbbiakban: az Unió vagy az EU),

egyrésztől, és

a TUNÉZIAI KÖZTÁRSASÁG (a továbbiakban: Tunézia),

másrészről,

a továbbiakban együttesen: a szerződő felek,

Az EU-tagállamok és Tunézia mint a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezményben részes felek, valamint az Európai Unió,

FELISMERVE, hogy ez az euromediterrán légiközlekedési megállapodás az 1995. november 28-i Barcelonai Nyilatkozatban előírányzott euromediterrán partnerség keretei közé illeszkedik;

MEGÁLLAPÍTVA együttes szándékukat a szabályozás közelítésének, a szabályozásbeli együttműködésnek, valamint a piacra jutás liberalizációjának az elvein alapuló euromediterrán légtér ügyének egyenlő versenyfeltételek mellett történő előmozdítására;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy javítsák a légi szolgáltatásokat és előmozdítsák egy, a megkülönböztetésmentességen, valamint a légitársaságok közötti nyílt és tisztességes versenyen alapuló nemzetközi légiközlekedési rendszer kialakulását;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy előmozdítsák a légi közlekedéssel kapcsolatos érdekeiket;

FELISMERVE a hatékony légi közlekedés hálózati összekapcsoltságának a kereskedelem, az idegenforgalom, a befektetések, valamint a gazdasági és társadalmi fejlődés előmozdítása terén játszott szerepét;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a légi közlekedésben a legmagasabb fokú biztonságot és védelmet biztosítsák, és kifejezésre juttassák a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légi közlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát aláásó, a légi járművek biztonsága ellen irányuló cselekedetek, illetve azokkal való fenyegetések miatti komoly aggodalmukat;

FIGYELEMMEL a Chicagóban 1944. december 7-én aláírásra megnyitott, nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményre;

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy maximalizálják a polgári légi közlekedésre vonatkozó szabályozási együttműködésnek, valamint jogszabályaik és egyéb rendelkezéseik harmonizációjának lehetséges előnyeit;

FELISMERVE a versenyképes légi szolgáltatásokból és az életképes légi közlekedésből eredő jelentős potenciális előnyöket;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a légitársaságok számára egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak;

FELISMERVE, hogy az állami támogatások hátrányosan befolyásolhatják a légitársaságok közötti versenyt, és veszélyeztethetik e megállapodás alapvető célkitűzéseit;

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy a szerződő felek között meglévő légiközlekedési megállapodásokra és egyezségekre támaszkodva lehetővé tegyék a piacokhoz való hozzáférést, valamint a hasznok maximalizálását mindkét szerződő fél utasai, fuvaroztatói, légitársaságai, továbbá repülőterei és azok munkavállalói, valamint közösségei számára;

MEGERŐSÍTVE a környezetvédelem jelentőségét a nemzetközi légiközlekedési politika fejlesztése és végrehajtása során;

MEGERŐSÍTVE, hogy sürgősen intézkedéseket kell hozni az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében, és folytatni kell az együttműködést annak érdekében, hogy a légiközlekedési ágazatban az éghajlatváltozásról szóló többoldalú megállapodásokkal összhangban lévő módon, nevezetesen globális, piaci alapú intézkedéseknek, például a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) 39. közgyűlésén elfogadott végrehajtása révén, továbbá különösen az ICAO, valamint az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött, 2015. december 12-i Párizsi Megállapodás releváns eszközeivel csökkentsék az üvegházhatásúgáz-kibocsátást;

HANGSÚLYOZVA a fogyasztóvédelem jelentőségét és annak fontosságát, hogy a légi szolgáltatások tekintetében megfelelő szintű fogyasztóvédelem alakuljon ki, továbbá felismerve, hogy kölcsönös együttműködésre van szükség ezen a területen;

FELISMERVE, hogy a kereskedelmi lehetőségek növelésének nem célja a szerződő felek munkaügyi normáinak vagy munkával kapcsolatos szabványainak gyengítése, és hangsúlyozva a nemzetközi légi közlekedés szociális dimenziójának, valamint a piacokhoz való hozzáférés megnyitása által a munkavállalókra, a foglalkoztatásra és a munkakörülményekre gyakorolt hatások vizsgálatának fontosságát;

MEGJEGYZVE, hogy a légi közlekedésnek a szerződő felek hatályos szabályozásával összhangban történő további fejlesztése érdekében fontos javítani a légiközlekedési ágazat tőkéhez való hozzáférését;

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy e megállapodás tárgyát fokozatosan kell végrehajtani, és hogy megfelelő mechanizmus révén biztosítható az Európai Unió jogszabályaival való minél nagyobb mértékű összhang,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK

Fogalommeghatározások

Eltérő rendelkezés hiányában, e megállapodás alkalmazásában:

1. „megállapodás”: ez a megállapodás, e megállapodás mellékletei és függelékei, valamint ezek esetleges módosításai;
2. „légi járat”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények külön-külön vagy együttesen, díj ellenében, légi járműveken történő szállítása, amely magában foglalja a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti légi járatokat;
3. „illetőség megállapítása”: annak megállapítása, hogy az e megállapodás keretében légi járatok üzemeltetésére ajánlatot tevő légitársaság eleget tesz-e a 3. cikkben meghatározott, a légitársaság tulajdonlásával, tényleges ellenőrzésével és központi ügyvezetésének helyével kapcsolatos követelményeknek;
4. „megfelelőség megállapítása”: annak megállapítása, hogy az e megállapodás keretében légi járatok üzemeltetésére ajánlatot tevő légitársaság kielégítő pénzügyi kapacitással és megfelelő irányítási szakértelemmel rendelkezik-e, továbbá kész-e a szerződő felek jogszabályainak és egyéb rendelkezéseinek, valamint az említett járatok üzemeltetésére irányadó előírásoknak való megfelelésre;
5. „illetékes hatóságok”: az e megállapodás szerinti igazgatási feladatok ellátásáért felelős kormányhivatalok vagy kormányzati szervek;

6. „egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezmény, beleértve:
- a) az egyezmény 94. cikkének a) pontja értelmében hatályos valamennyi olyan módosítást, amelyet egyrészt Tunézia, másrészt az Európai Unió valamely tagállama vagy tagállamai egyaránt ratifikáltak, és amely a szóban forgó kérdés szempontjából lényeges; valamint
 - b) az egyezmény 90. cikkének értelmében elfogadott valamennyi hozzá csatolt mellékletet vagy módosítást, amennyiben az adott melléklet vagy módosítás az adott kérdés tekintetében mind Tunézia, mind az Európai Unió tagállama vagy tagállamai vonatkozásában bármely időpontban hatályos és a kérdés szempontjából releváns;
7. „teljes költség”: a szolgáltatásnyújtás költségének és az adminisztratív általános költségért felszámított észszerű mértékű díjnak az összege;
8. „nemzetközi légi járatok”: a két vagy több állam területe feletti légtérben megvalósuló légi járat;
9. „szerződő felek”: egyrészt az Európai Unió és tagállamai, másrészt Tunézia;
10. „a központi ügyvezetés helye”: a légitársaság azon szerződő fél területén található központi irodája vagy létesítő okirat szerinti székhelye, amelyen belül a légitársaság elsődleges pénzügyi feladatait és működésének irányítását gyakorolják, ideértve a légi alkalmasságának a kiadott üzemeltetési engedélyeknek megfelelően történő folyamatos fenntartásának irányítását is;

11. „nem kereskedelmi célú leszállás”: utasok, poggyász, áru vagy postai küldemények egy légi járat keretében történő felvételétől vagy kiszállításától/kirakásától eltérő bármely célra irányuló leszállás;
12. „viteldíjak”: a légi járaton (beleértve minden más, hozzá kapcsolódó szállítási módot is) történő utasszállítás fejében a légitársaság vagy annak ügynöke vagy más jegyértékesítő részére fizetendő díjak, továbbá az ezen díjak alkalmazási feltételei, ideértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgálatoknak nyújtott díjazást és feltételeket is;
13. „fuvardíjak”: a légi járaton (beleértve minden más, hozzá kapcsolódó szállítási módot is) történő áruszállítás fejében fizetendő díjak, továbbá az ezen díjak alkalmazási feltételei, ideértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgálatoknak nyújtott díjazást és feltételeket is;
14. „terület”: Tunézia esetében a joghatósága alá tartozó szárazföldi régiók (a szárazföld és a szigetek), belvizek és felségvizek, valamint az ezek feletti légtér, továbbá az Európai Unió és tagállamai esetében a tagállamok azon szárazföldi régiói, belvizei és felségvizei, amelyeken az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés alkalmazandó, az említett Szerződések rendelkezéseinek megfelelően, valamint az ezek feletti légtér.
15. „használati díj”: a légitársaságokra a repülőtér, a repülőtéri környezet, a léginnavigációs, illetve légiközlekedés-védelmi berendezések vagy szolgáltatások – többek között a kapcsolódó szolgáltatások és berendezések – igénybevételeért kirótt díj;

16. „saját földi kiszolgálás”: amikor a repülőtér-használó közvetlenül biztosítja önmaga számára a földi kiszolgálás körébe tartozó tevékenységek egy vagy több kategóriáját, és nem köt semmiféle szerződést harmadik féllel e szolgáltatások elvégzésére; e meghatározás alkalmazásában a repülőtér-használók egymás viszonylatában nem tekintendők harmadik félnek, ha:
- a) az egyiknek többségi részesedése van a másikban, vagy
 - b) ugyanazon szervezet mindegyikükben többségi részesedéssel rendelkezik;
17. „társulási megállapodás”: az egyrészről az Európai Közösségek és azok tagállamai, másrészről a Tunéziai Köztársaság közötti társulás létrehozásáról szóló, 1995. július 17-én Brüsszelben aláírt euromediterrán megállapodás;
18. „kölcsonösen elfogadott szolgáltatás” és „meghatározott útvonal”: az e megállapodás 2. cikke (Forgalmi jogok és útvonal-meghatározás) szerinti nemzetközi légi járat és meghatározott útvonal;
19. „menetrend szerinti légi járat”: olyan rendszeres légi járatok, amelyek az összes alábbi jellemzővel rendelkeznek:
- a) minden repülés alkalmával a helyek vagy légi áru vagy postai küldemény szállítására vonatkozó kapacitások egyenként nyilvánosan megvásárolhatók (közvetlenül a légitársaságtól vagy annak felhatalmazott ügynökétől);

b) ugyanazon két vagy több repülőtér közötti forgalmat bonyolít le:

- közzétett menetrend szerint, vagy
- olyan rendszerességgel vagy gyakorisággal működtetett járatokkal, hogy azok nyilvánvalóan sorozatot alkotnak;

20. „nem menetrend szerinti légi járat”: bármely kereskedelmi célú légi járat a menetrend szerinti légi járatok kivételével;

21. „légitársaság”: érvényes működési engedéllyel vagy azzal egyenértékű engedéllyel rendelkező vállalkozás;

22. „tényleges irányítás”: olyan jogokon, szerződéseken vagy bármely más eszközön alapuló kapcsolat, amelyek külön-külön vagy együttesen a ténybeli, illetve jogi feltételek figyelembevételével lehetőséget nyújtanak arra, hogy közvetlenül vagy közvetve döntő befolyást gyakoroljanak egy vállalkozás felett, különösen az alábbiak révén:

- a) egy vállalkozás eszközeinek egy részére vagy összességére kiterjedő használati jog;
- b) olyan jogok vagy szerződések, amelyek egy vállalkozás testületeinek összetételét, az azokban folyó szavazást vagy határozataikat meghatározó befolyást biztosítanak, vagy egyéb módon biztosítanak döntő befolyást a vállalkozás üzleti tevékenységére nézve;

23. „tényleges szabályozói felügyelet”: a légitársaság felett egy állam által gyakorolt tényleges szabályozói felügyelet bizonyítékai a következők:
- a) a légitársaság rendelkezik az adott állam illetékes hatósága által kiadott érvényes engedéllyel vagy működési engedéllyel, például légi jármű-üzembentartási engedéllyel;
 - b) a légitársaság eleget tesz az adott állam nemzetközi légi járatok üzemeltetésére vonatkozó követelményeinek, mint például a pénzügyi stabilitás igazolása, a közérdekű feltétel teljesítésének képessége, a szolgáltatás garantálásával kapcsolatos kötelezettségek;
24. „működési engedély”:
- i. az Európai Unió és tagállamai esetében a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ és az azt felváltó jogszabályok értelmében kiállított működési engedély és más releváns okmány vagy tanúsítvány;
 - ii. Tunézia esetében pedig az alkalmazandó tunéziai jogszabályok alapján kiadott működési engedélyek, tanúsítványok, engedélyek vagy mentességek;
25. „SESAR” (Single European Sky ATM Research): az egységes európai égbolt műszaki megvalósulása, amely az új generációs légiforgalmi szolgáltatási rendszerek koordinált, összehangolt kutatását, fejlesztését és felhasználását biztosítja;

¹ EU HL L 293., 2008.10.31., 3. o.

26. „az ötödik szabadságjog”: egy állam (a továbbiakban: a jogot biztosító állam) által egy másik állam (a továbbiakban: a kedvezményezett állam) légitársaságai részére biztosított jog vagy előjog nemzetközi légi járat üzemeltetésére a jogot biztosító állam és egy harmadik állam területe között azzal a feltétellel, hogy a szóban forgó járat a kedvezményezett állam területéről indul ki vagy oda irányul.

I. CÍM

GAZDASÁGI RENDELKEZÉSEK

2. CIKK

Forgalmi jogok és útvonal-meghatározás

1. Az e cikkben meghatározott jogok az I. mellékletben és az Ia. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel alkalmazandók.

Útvonal-meghatározás

2. Mindkét szerződő fél lehetővé teszi a másik szerződő fél légitársaságai számára, hogy az alábbiakban meghatározott útvonalakon járatokat üzemeltessen:

- a) az Európai Unió légitársaságai esetében:

az Európai Unión belüli pontok – közbenső pontok – Tunézián belüli pontok – Tunézián túli pontok;

- b) Tunézia légitársaságai esetében:

Tunézián belüli pontok – közbenső pontok – az Európai Unión belüli pontok – az Európai Unión túli pontok.

Forgalmi jogok

3. Mindegyik szerződő fél biztosítja a másik szerződő fél számára a másik szerződő fél légitársaságai által teljesített nemzetközi légi járatok tekintetében az alábbi jogokat:

- a) a területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;
- b) a területén nem kereskedelmi céllal történő leszállás joga;
- c) a nemzetközi légi járatok üzemeltetésének joga a következő útvonalakon:
 - i) az Európai Unió légitársaságai esetében:

az Európai Unió bármely pontja és Tunézia bármely pontja között;
 - ii) Tunézia légitársaságai esetében:

Tunézia bármely pontja és az Európai Unió bármely pontja között;
- d) az e megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

Üzemeltetési rugalmasság

4. Mindegyik szerződő fél légitársaságai bármelyik, illetve valamennyi járat, illetve adott esetben a (2) bekezdésben meghatározott útvonal tekintetében:

- a) egyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek légi járatokat;
- b) különböző járatszámokat kombinálhatnak egyazon járaton belül;
- c) kiszolgálhatják a közbenső pontokat, a szerződő felek területén túl lévő, valamint a szerződő felek területén lévő pontokat bármilyen kombinációban és bármilyen sorrendben a (2) bekezdésnek megfelelően;
- d) kihagyhatnak bármilyen pontot vagy pontokat;
- e) bármely légi járművükről bármely másik légi járművükre bármely ponton átcsoportosíthatnak forgalmat (légi járművek bármely kombinációja);
- f) bármelyik szerződő fél területén lévő vagy azon kívüli bármely ponton megszakíthatják útjukat;
- g) a másik szerződő fél területén keresztül tranzitszállítást hajthatnak végre;
- h) kombinálhatják a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül a forgalom eredetére; valamint

- i) ugyanazon járat alkalmával egynél több pontot is kiszolgálhatnak (co-terminalling).

Az e bekezdésben előírt üzemelési rugalmasság iránybeli, illetve földrajzi korlátozás nélkül és a légi szállításra vonatkozóan az e megállapodásban engedélyezett egyéb jogok elvesztése nélkül gyakorolható, feltéve hogy:

- (i) Tunézia légitársaságainak járatai kiszolgálják valamely pontot Tunéziában;
- (ii) az Európai Unió légitársaságainak járatai kiszolgálják valamely pontot az Európai Unióban.

5. Mindegyik szerződő fél lehetővé teszi minden légitársaság számára, hogy az általa kínált nemzetközi légi járatok tekintetében a járatsűrűséget és a kapacitást piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. E joggal összhangban egyik szerződő fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a légi járatok sűrűségét vagy gyakoriságát, a forgalom útvonalát, kiindulási pontját vagy célállomását, vagy a másik fél légitársaságai által üzemben tartott légi járművek típusát vagy típusait, kivéve ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési, a légiforgalmi szolgáltatási biztonsággal összefüggő, környezetvédelmi vagy egészségvédelmi okokból szükséges, illetve kivéve, ha erről e megállapodás másként rendelkezik.

6. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezendő oly módon, mintha az:

- a) jogot adna Tunézia légitársaságainak arra, hogy az Európai Unió valamely tagállamában az Európai Unió ugyanazon tagállamában egy másik pont felé tartó utasokat, poggyászt, árut vagy postai küldeményeket a fedélzetre szállítsanak;

b) jogot adna az Európai Unió légitársaságainak arra, hogy Tunéziában Tunézia egy másik pontja felé tartó utasokat, poggyászt, árut vagy postai küldeményeket a fedélzetre szállítsanak.

7. A 24. cikk (Kapcsolat más megállapodásokkal) sérelme nélkül, e megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy, hogy az ötödik szabadságból eredő forgalmi jog gyakorlását ráruházná a két szerződő fél légitársaságaira a (2) bekezdésben meghatározott útvonalak közbenső pontjain és az útvonalakon túli pontokon.

8. Az e cikkben a pontokra való bármely hivatkozást a nemzetközileg elismert repülőterekre való hivatkozásként kell értelmezni.

9. Az e megállapodás szerinti jogaik és kötelezettségeik gyakorlása során a szerződő felek nem különböztethetik meg a másik szerződő fél légitársaságait, különösen az illetőség alapján.

10. E megállapodás bármely más rendelkezése ellenére mindegyik szerződő fél jogosult elutasítani a nemzetközi légi járatok üzemeltetését olyan harmadik ország területére, területéről, illetve azon keresztül, amelynek nincs ezzel a féllel diplomáciai kapcsolata.

3. CIKK

Üzemeltetési engedély

1. Az egyik szerződő fél légitársasága által benyújtott, üzemeltetési engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor a másik szerződő fél minimális eljárásbeli késedelemmel kiadja a megfelelő üzemeltetési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat, feltéve hogy:

a) Tunézia légitársaságai esetében:

- i) a légitársaság központi ügyvezetésének helye Tunéziában található, és a légitársaság Tunézia alkalmazandó jogszabályaival összhangban érvényes működési engedéllyel rendelkezik; valamint
- ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légijármű-üzembentartási engedélyének kiadásáért felelős Tunézia gyakorolja és tartja fenn; valamint
- iii) a légitársaság Tunézia vagy tunéziai illetőségű személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában áll, illetve a tényleges ellenőrzést felette Tunézia és/vagy tunéziai illetőségű személyek gyakorolják;

b) az Európai Unió légitársaságai esetében:

- i) a légitársaság központi ügyvezetésének helye valamelyik EU-tagállam EU-szerződések értelmében vett területén található, és a légitársaság az Európai Unió jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik; valamint

- ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légijármű-üzembentartási engedélyének kiadásáért felelős tagállam gyakorolja és tartja fenn, és az illetékes hatóság egyértelműen azonosítható; valamint
 - iii) a légitársaság az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás egy tagállama vagy tagállamai vagy e tagállamokban illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll;
- c) a 13. cikkben (Repülésbiztonság) és 14. cikkében (A légi közlekedés védelme) foglalt rendelkezéseket betartják; valamint
- d) a légitársaság eleget tesz a kérelmet elbíráló szerződő fél által a nemzetközi légi járatok üzemeltetése tekintetében szokásosan alkalmazott jogszabályok és egyéb rendelkezések által előírt feltételeknek.
2. A szerződő felek a üzemeltetési engedélyek és műszaki jóváhagyások kiadásakor a másik szerződő fél valamennyi légitársaságát megkülönböztetéstől mentesen kezelik.

3. Az egyik szerződő fél légitársasága által benyújtott, engedély iránti kérelem kézhezvételekor a másik szerződő fél illetékes hatóságai ugyanúgy elismerik az első szerződő fél illetékes hatóságai által az érintett légitársaság megfelelőségére vagy illetőségére vonatkozóan tett megállapítást, mintha ezt a megállapítást saját maguk tették volna, és az a) és b) albekezdés kivételével e kérdéseket a továbbiakban nem vizsgálják:

- a) amennyiben az illetékes hatóságok részéről a másik szerződő fél valamely légitársasága engedély iránti kérelmének kézhezvételét vagy ilyen engedély megadását követően konkrét aggály merül fel, hogy a másik szerződő fél illetékes hatóságai által tett megállapítás ellenére a 3. cikk (Üzemeltetési engedély) szerinti, a megfelelő engedélyek vagy akkreditációk kiadására vonatkozó feltételek nem teljesültek, erről – aggályukat érdemben indokolva – haladéktalanul tájékoztatják az említett hatóságokat. Ilyen esetben bármelyik szerződő fél kezdeményezhet konzultációt, amelybe bevonhatók a felek illetékes hatóságainak képviselői is, vagy az aggály szempontjából releváns kiegészítő információt kérhet, és az ilyen kérelmeknek a lehető leghamarabb eleget kell tenni. Ha a kérdés tisztázatlan marad, az ügyet bármelyik fél a 21. cikk (Vegyes bizottság) szerint létrejött vegyes bizottság elé viheti, és a 21. cikk (10) bekezdésével összhangban a 23. cikk (Védintézkedések) szerinti megfelelő védintézkedéseket fogadhat el;
- b) ezek az eljárások nem vonatkoznak az alábbiakkal kapcsolatos megállapítások elismerésére:
 - i. a biztonsági tanúsítványok vagy engedélyek;

- ii. a védelmi intézkedések; vagy
- iii. a biztosítási fedezet.

4. CIKK

Az engedély elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása

1. Mindkét szerződő fél illetékes hatósága jogosult arra, hogy a másik szerződő fél légitársaságának üzemeltetési engedélyét elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse vagy korlátozza, illetve működését egyéb módon felfüggeszse vagy korlátozza, amennyiben:

a) Tunézia légitársaságai esetében:

- a légitársaság központi ügyvezetésének helye nem Tunéziában található, vagy a légitársaság nem rendelkezik Tunézia alkalmazandó jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy
- a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet nem Tunézia gyakorolja és tartja fenn, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen azonosítva; vagy
- a légitársaság nem Tunézia vagy tunéziai illetőségű személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában áll, illetve nem Tunézia vagy tunéziai illetőségű személyek gyakorolják felette a tényleges ellenőrzést;

b) az Európai Unió légitársaságai esetében:

- a légitársaság központi ügyvezetésének helye nem valamelyik EU-tagállam EU-szerződések értelmében vett területén található, vagy a légitársaság nem rendelkezik az Európai Unió jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy
- a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem az üzemeltetési engedély kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen azonosítva; vagy
- a légitársaság nem az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás egy tagállama vagy tagállamai vagy e tagállamokban illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll;

c) a légitársaság nem tett eleget a 6. cikkben (A jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek való megfelelés) említett jogszabályoknak vagy egyéb rendelkezéseknek; vagy

d) a 13. cikket (Repülésbiztonság) és a 14. cikket (A légi közlekedés védelme) nem tartják fenn vagy nem alkalmazzák;

e) az egyik szerződő fél a 7. cikkel (Tisztességes verseny) összhangban megállapította, hogy a versenykörnyezetre vonatkozó feltételek nem teljesülnek.

2. Az e cikkben meghatározott jogok csak a másik fél illetékes hatóságaival történt egyeztetés után gyakorolhatók, kivéve, ha az (1) bekezdés c) vagy d) pontjának való további meg nem felelés megakadályozása céljából azonnali intézkedések megtételére van szükség.

5. CIKK

A légitársaságokba irányuló befektetések

1. A 3. cikk (Üzemeltetési engedély) és 4. cikk (Az engedély elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása) ellenére, és azt követően, hogy a vegyes bizottság a 21. cikk (Vegyes bizottság) (8) bekezdésével összhangban megerősíti, hogy a szerződő felek mindegyike vagy az azokban illetőséggel rendelkező személyek saját jogszabályaiknak megfelelően többségi tulajdont szerezhetnek a másik szerződő fél légitársaságában vagy tényleges ellenőrzést gyakorolhatnak felette, a szerződő felek – az e cikk (2) bekezdésében szereplő feltételekkel összhangban – engedélyezhetik, hogy tunéziai légitársaságok EU-tagállam vagy EU-tagállamban illetőséggel rendelkező személy többségi tulajdonában vagy tényleges ellenőrzése alatt álljanak, illetve, hogy európai uniós légitársaságok Tunézia vagy tunéziai illetőséggel rendelkező személy többségi tulajdonában vagy tényleges ellenőrzése alatt álljanak.

2. E cikk (1) bekezdésével összefüggésben a szerződő felek érdekeltiségébe tartozó befektetéseket a vegyes bizottság a 21. cikk (Vegyes bizottság) (2) bekezdésével összhangban hozott előzetes határozattal egyenként engedélyezi. A szóban forgó határozat megállapítja az e megállapodás szerinti, kölcsönösen elfogadott szolgáltatások nyújtására, valamint a harmadik országok és a szerződő felek közötti szolgáltatásokra vonatkozó feltételeket. A 21. cikk (Vegyes bizottság) (10) bekezdése az említett határozatra vonatkozóan nem alkalmazható.

6. CIKK

A jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek való megfelelés

1. Az egyik szerződő fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a másik szerződő fél légitársaságai megfelelnek a nemzetközi légi járatokhoz üzemeltetett légi járművek előbbi fél területére történő belépésével, valamint onnan való távozásával kapcsolatos, illetve a légi járművek üzemeltetésére és irányítására vonatkozó, az említett területen hatályos jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek.
2. Az egyik szerződő fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a légi járművön tartózkodó utasok, személyzet vagy rakomány területre történő belépésével, valamint onnan való távozásával kapcsolatos, az adott területen hatályos jogszabályokat és egyéb rendelkezéseket (beleértve a belépésre, engedélyezésre, bevándorlásra, útlevelekre, vámvizsgálatra és karanténra vonatkozó rendelkezéseket, illetve a postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket) a másik szerződő fél légitársaságainak utasai, személyzete vagy rakománya tekintetében be kell tartani.
3. A szerződő felek területükön engedélyezik a másik szerződő fél légitársaságai számára, hogy intézkedéseket hozzanak annak biztosítására, hogy csak a területükre való belépéshez vagy a másik szerződő fél területén való átutazáshoz szükséges úti okmányokkal rendelkező személyeket szállítsák.

7. CIKK

Tisztességes verseny

1. A szerződő felek elismerik, hogy közös céljuk tisztességes versenykörnyezetet, valamint tisztességes és egyenlő esélyeket biztosítani mindkét szerződő fél légitársaságai számára annak érdekében, hogy a meghatározott útvonalakon egymással versenyezzenek a kölcsönösen elfogadott szolgáltatások működtetésében. Ezért a szerződő felek minden megfelelő intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy teljes mértékben megfeleljenek e célkitűzésnek.
2. A szerződő felek megerősítik, hogy az e megállapodás célkitűzéseinek előmozdítása szempontjából fontos a szabad, tisztességes és torzítatlan verseny, továbbá megállapítják, hogy a légi járatok hatékony üzemeltetése érdekében fontos a teljes versenyjog és egy független versenyhatóság megléte, valamint nemzeti versenyjoguk hatékony és eredményes érvényesítése. Az egyes szerződő feleknek az e cikk hatálya alá tartozó kérdésekkel foglalkozó, időről időre módosított versenyjogát a légitársaságok által az adott szerződő fél területén folytatott tevékenységekre alkalmazni kell. A szerződő felek közös célkitűzése a versenyjog összeegyeztethetősége és konvergenciája, valamint hatékony alkalmazása. A szerződő felek – a szükséges mértékben és indokolt esetben – együttműködnek a versenyjog hatékony alkalmazása érdekében, különösen azáltal, hogy lehetővé teszik légitársaságaik vagy más, az adott szerződő félben illetőséggel rendelkező személyek számára, hogy saját szabályaiknak és ítélkezési gyakorlatuknak megfelelően közöljék a másik szerződő fél versenyhatósága által kezdeményezett, a versenyjog hatálya alá tartozó tevékenységre vonatkozó releváns információkat.

3. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem érintheti vagy csorbíthatja az illetékes versenyhatóságoknak, valamint bármelyik szerződő fél bíróságainak és az Európai Bizottság hatáskörét és jogait, és a versenyjog alkalmazásával kapcsolatos valamennyi kérdés ezen illetékes hatóságok és bíróságok kizárólagos hatáskörébe tartozik. Az e cikk értelmében valamely szerződő fél által hozott egyik intézkedés sem érinti az említett illetékes hatóságok és bíróságok által esetlegesen meghozott intézkedéseket.

4. Az e cikk alapján meghozott minden intézkedés a szerződő felek kizárólagos felelőssége, és kizárólag a másik szerződő félre vagy a másik szerződő félnek a szerződő felek területére érkező vagy onnan induló légi járatokat üzemeltető légitársaságaira irányul. Ilyen intézkedés nem képezheti a 22. cikk (Vitarendezés és választottbíráskodás) szerinti vitarendezési eljárás tárgyát.

Tisztességtelen verseny

5. Minden szerződő fél megszünteti a megkülönböztetés vagy tisztességtelen gyakorlat valamennyi formáját, amely sértene a másik szerződő fél légitársaságainak azon lehetőségét, hogy a légi járatok üzemeltetése során tisztességes és méltányos versenyben vegyenek részt.

Állami támogatások és segítség

6. A szerződő felek nem nyújtanak és nem engedélyeznek állami támogatást vagy segítséget légitársaságaik számára, amennyiben azok indokolatlanul torzíthatják a tisztességes és méltányos versenyt a légi járatok üzemeltetése terén a másik szerződő fél légitársaságai számára. Ilyen támogatás vagy segítség lehet többek között a kereszttámogatás, a működési veszteségek kompenzációja, a tőkeinjekció, a vissza nem térítendő támogatás, a garancialevél, a kedvezményes kölcsön vagy biztosítás, a csődvédelem, a tartozások beszedéséről való lemondás, a felhasznált állami pénzeszközök elvárható megtérüléséről való lemondás, az adókedvezmény vagy -mentesség, a hatóságok által kiszabott pénzügyi terhek kompenzációja, hátrányos vagy nem kereskedelmi alapon történő hozzáférés a léginavigációs vagy repülőtéri létesítményekhez és szolgáltatásokhoz, az üzemanyagokhoz, a földi kiszolgáláshoz, a biztonsághoz, a számítógépes helyfoglalási rendszerekhez, a résidő-kiosztási rendszerekhez és a légi járatok üzemeltetéséhez szükséges egyéb kapcsolódó létesítményekhez és szolgáltatásokhoz.

7. Amennyiben valamely szerződő fél állami támogatást vagy segítséget nyújt egy légitársaságnak, megfelelő eszközökkel biztosítja az ilyen intézkedések átláthatóságát, például annak előírásával, hogy a légitársaság egyértelműen és külön feltüntesse ezt a támogatást vagy segítséget a könyvelésében.

8. Mindkét szerződő fél a másik szerződő fél kérésére észszerű időn belül pénzügyi beszámolókat biztosít az utóbbi számára az első szerződő fél joghatósága alá tartozó szervezetekről és minden olyan egyéb információról, amelyet a másik szerződő fél észszerűen megkövetelhet az e cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében. Ez a (6) bekezdés értelmében vett támogatásokra és segítségre vonatkozó részletes információkat is magában foglalhat. Az ilyen információ tekintetében előírható annak az információhoz való hozzáférést kérelmező fél általi bizalmas kezelése.

9. A versenypolitikáért felelős illetékes hatóság vagy az (5) és (6) bekezdésben említett szabályok végrehajtásáért felelős bíróság által hozott intézkedések sérelme nélkül:

- a) ha valamelyik szerződő fél úgy ítéli meg, hogy egy légitársaságot az (5) és (6) bekezdés szerint hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen gyakorlat sújt, és ez bizonyítható, írásbeli észrevételt tehet a másik szerződő félnek. Bármelyik szerződő fél – a másik szerződő fél tájékoztatását követően – a másik szerződő fél területén található illetékes hatóságokhoz, például a nemzeti, regionális vagy helyi közigazgatási szervekhez is fordulhat az e cikkel kapcsolatos kérdések megvitatása céljából. Ezen túlmenően bármelyik szerződő fél kérheti a másik szerződő féltől, hogy a probléma megoldása érdekében konzultáljanak e kérdésről. Az ilyen konzultációkra a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül kerül sor. Időközben a szerződő felek elegendő információt cserélnek, hogy teljes mértékben ki tudják vizsgálni az egyik szerződő fél által kifejezett aggályokat;
- (b) ha a szerződő felek az (5) és (6) bekezdés állítólagos megsértésére vonatkozóan a konzultáció megkezdésétől számított harminc (30) napon belül nem tudják konzultáció útján megoldani az ügyet, vagy ha a konzultáció a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül nem kezdődik meg, a konzultációt kérő szerződő fél jogosult felfüggeszteni az e megállapodás alapján a másik szerződő fél légitársaságainak biztosított jogok gyakorlását a üzemeltetési engedély elutasítása, bevonása, visszavonása vagy felfüggesztése útján, vagy e jogok gyakorlását az általa szükségesnek ítélt feltételekhez kötni, vagy jogokat előírni, vagy egyéb intézkedéseket hozni. Az e bekezdés alapján hozott intézkedéseknek megfelelőnek és arányosnak kell lenniük, valamint hatályukat és időtartamukat tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódniuk.

Antitröszt

10. A szerződő felek a (2) bekezdéssel összhangban hatékonyan alkalmazzák az antitröszt jogszabályokat, és megtiltják a légitársaságoknak, hogy:

- (a) más légitársaságokkal összefüggésben olyan megállapodásokat kössenek, olyan döntéseket hozzanak, vagy olyan összehangolt gyakorlatokat folytassanak, amelyek befolyásolhatják az adott szerződő fél területére irányuló vagy onnan érkező légi járatokat, és amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása. E tilalom alkalmazásától el lehet tekinteni, ha az ilyen megállapodások, döntések vagy gyakorlatok hozzájárulnak a szolgáltatások nyújtásának vagy forgalmazásának a javításához, illetve a műszaki vagy gazdasági fejlődés előmozdításához, ugyanakkor lehetővé teszik a fogyasztók számára, hogy jelentős részt élvezzenek a belőlük származó előnyökből, anélkül, hogy: i. az érintett vállalkozásokra olyan korlátozásokat rónának, amelyek e célok eléréséhez nem nélkülözhetetlenek; ii. lehetővé tennék az érintett légitársaságok számára, hogy a szóban forgó szolgáltatások jelentős része tekintetében megszüntessék a versenyt; és
- (b) visszaéljenek az erőfölénnyel, ami befolyásolhatja az adott szerződő fél területére irányuló vagy onnan érkező légi járatokat.

11. Mindegyik szerződő fél a (10) bekezdésben említett antitröszt jogszabályok alkalmazásával kizárólag saját független versenyügyi hatóságát vagy illetékes bíróságát bízta meg.

12. A versenypolitikáért felelős illetékes hatóság vagy a (10) bekezdésben említett szabályok végrehajtásáért felelős bíróság által hozott intézkedések sérelme nélkül, ha valamelyik szerződő fél úgy ítéli meg, hogy egy légitársaságot a (10) bekezdés szerinti állítólagos jogsértés sújt, és ez bizonyítható, írásbeli észrevételt tehet a másik szerződő félnek. A szerződő fél – a másik szerződő fél tájékoztatását követően – a másik szerződő fél területén található illetékes hatóságokhoz, például a nemzeti, regionális vagy helyi közigazgatási szervekhez is fordulhat az e cikkel kapcsolatos kérdések megvitatása céljából. Ezen túlmenően bármelyik szerződő fél kérheti a másik szerződő féltől, hogy a probléma megoldása érdekében konzultáljanak e tárgyban. Az ilyen konzultációkra a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül kerül sor. Időközben a szerződő felek elegendő információt cserélnek, hogy teljes mértékben ki tudják vizsgálni az egyik szerződő fél által kifejezett aggályokat.

13. Ha a szerződő felek a fenti (10) bekezdés állítólagos megsértésére vonatkozóan a konzultáció megkezdésétől számított harminc (30) napon belül nem tudják konzultáció útján megoldani az ügyet, vagy ha a konzultáció a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül nem kezdődik meg, és amennyiben az illetékes versenyügyi hatóság vagy bíróság megállapította az antitröszt szabályok megsértését, a konzultációt kérő szerződő fél jogosult felfüggeszteni az e megállapodás alapján a másik szerződő fél légitársaságainak biztosított jogok gyakorlását a üzemeltetési engedély elutasítása, bevonása, visszavonása vagy felfüggesztése útján, vagy e jogok gyakorlását az általa szükségesnek ítélt feltételekhez kötni, vagy jogokat előírni, vagy egyéb intézkedéseket hozni. Az e bekezdés alapján hozott intézkedéseknek megfelelőnek és arányosnak kell lenniük, valamint hatályukat és időtartamukat tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódniuk.

8. CIKK

Kereskedelmi tevékenységek

Az I. mellékletben meghatározott átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy alkalmazandó jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik vagy eljárásaik legalább a II. melléklet A. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó szabályozási követelmények és előírások végrehajtását és alkalmazását biztosítsák.

Üzleti tevékenység

1. A szerződő felek egyetértenek abban, hogy a gazdasági szereplők üzleti tevékenysége előtti akadályok gátolnák az e megállapodással elérendő előnyöket. A szerződő feleknek ezért olyan eljárást kell kezdeményezniük, amely hatékonyan és kölcsönösen felszámolja a két szerződő fél gazdasági szereplői üzleti tevékenységének útjában álló akadályokat, amennyiben az említett akadályok gátolhatják a kereskedelmi ügyleteket, torzíthatják a versenyt vagy akadályozhatják az egyenlő versenyfeltételek kialakulását.
2. A 21. cikkben (Vegyes bizottság) előírt vegyes bizottság az üzleti tevékenységgel és a kereskedelmi lehetőségekkel kapcsolatos együttműködési folyamatot alakít ki; nyomon követi a gazdasági szereplők előtt az üzleti tevékenység folytatása során felmerülő akadályok tényleges leküzdése terén elért előrehaladást, és rendszeresen felülvizsgálja a fejleményeket, ezen belül a jogszabályok és egyéb rendelkezések módosításaival kapcsolatosakat. A 21. cikkel (Vegyes bizottság) összhangban bármelyik szerződő fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását az e cikk alkalmazására vonatkozó bármely kérdés megvitatása céljából.

A légitársaságok képviselői

3. A szerződő felek légitársaságai jogosultak az e megállapodás szerinti szolgáltatások nyújtásához szükséges irodákat és létesítményeket létrehozni a másik szerződő fél területén.
4. Mindegyik szerződő fél légitársaságai – a másik szerződő félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó jogszabályaival és egyéb rendelkezéseivel összhangban – bevihetik a másik szerződő fél területére és ott foglalkoztathatják a légi járatok üzemeltetéséhez szükséges kereskedelmi, irányítási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakértő személyzetet. Szükség esetén mindkét fél elősegíti és felgyorsítja a munkavállalási engedélyek kiadását az e bekezdés szerinti képviseleteken foglalkoztatott személyzet – köztük a kilencven (90) napot meg nem haladó, bizonyos ideiglenes feladatokat végzők – számára, a hatályos jogszabályokra és egyéb rendelkezésekre is figyelemmel. A két szerződő fél légitársaságai nem kötelesek helyi partnerrel rendelkezni.

Földi kiszolgálás

5. A második albekezdés sérelme nélkül, az egyik fél minden légitársaságának joga van a másik szerződő fél területén történő földi kiszolgálással kapcsolatban:
 - a) a saját maga által végzett földi kiszolgáláshoz (saját kiszolgáláshoz); vagy

- b) választani a teljes vagy részleges földi kiszolgálást nyújtó, egymással versenyben álló vállalatok közül, amennyiben a szerződő feleknek e szolgáltatók piacra jutását szabályozó jogszabályai és egyéb rendelkezései ezt megengedik, és amennyiben ilyen szolgáltatók jelen vannak a piacon.

Az első albekezdés a) és b) pontjában meghatározott jogokra csak a repülőtér biztonságos üzemeltetése biztosításának szükségességéből eredő légtér- vagy kapacitáskorlátozások vonatkoznak. Amennyiben az ilyen korlátozások kizárják, megakadályozzák vagy korlátozzák az önkiszolgálást, és a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók között nem áll fenn tényleges verseny, az érintett szerződő fél biztosítja, hogy mindezek a szolgáltatások valamennyi légitársaság számára egyenlő és megfelelő versenyfeltételek mellett hozzáférhetőek legyenek; az ilyen szolgáltatások árait a vonatkozó, objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok szerint kell meghatározni.

6. A földi kiszolgálási tevékenységet végző valamennyi szolgáltató – függetlenül attól, légitársaság-e vagy sem – jogosult a másik szerződő fél területén földi kiszolgálási szolgáltatásokat nyújtani az ugyanazon repülőtéren működő légitársaságok részére, amennyiben ez engedélyezve van és megfelel a hatályos jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek.

Résidőkiosztás a repülőtereken

7. Mindkét szerződő fél biztosítja, hogy a területén lévő repülőterekre vonatkozó résidők kezelését szabályozó eljárások, iránymutatások és szabályzatok alkalmazása független módon, átláthatóan, hatékonyan és megkülönböztetéstől mentesen történjen, és ne akadályozzák a piacra jutást.

Üzemeltetési tervek, programok és menetrendek

8. A szerződő felek kizárólag tájékoztatási célokra előírhatják az e megállapodás alapján üzemeltetett légi járatokra vonatkozó üzemeltetési tervek, programok, illetve menetrendek bejelentését. Ha bármelyik szerződő fél ilyen bejelentést ír elő, minimálisra csökkenti a bejelentési követelményeknek és eljárásoknak a másik fél légiközlekedési közvetítőire és légitársaságaira háruló adminisztratív terheit.

Értékesítés, helyi kiadások és pénzeszközök átutalása

9. A szerződő felek bármely légitársasága jogosult arra, hogy saját vagy egy másik légitársaság nevében, a másik szerződő fél területén, közvetlenül vagy tetszés szerint az ügynökein vagy általa választott egyéb közvetítőn, az interneten vagy más elérhető csatornán keresztül légi járatokat és az említett járatokhoz kapcsolódó kiegészítő szolgáltatásokat értékesítsen. Minden légitársaság jogosult ilyen szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen szolgáltatást az érintett terület valutájában vagy szabadon átváltható valutákban megvásárolni a hatályos helyi valutaátváltási szabályozás szerint.

10. A szerződő felek légitársaságai a másik szerződő fél területén felmerült kiadásokért, többek között az üzemanyag-vásárlásért helyi valutában vagy a devizáról és külkereskedelemről szóló hatályos nemzeti szabályozásnak megfelelően szabadon átváltható valutában fizethetnek.

11. Minden légitársaság kérésre szabadon átváltható valutára válthatja, és bármikor, bármilyen módon, korlátozás vagy adó nélkül, az átutalás iránti kérelem időpontjában hatályos árfolyamon a választása szerinti országba átutalhatja a helyi költségeket meghaladó bevételtöbbletét.

A bevételtöbbletek átváltásával és átutalásával kapcsolatos igazgatási eljárásokat a szerződő felek hatályban lévő devizasabályaival összhangban kell alkalmazni. Az említett bevételek átváltása és átutalása mentesül mindennemű teher alól, kivéve azokat, amelyeket a bankok számítanak fel szokásosan az említett átváltás és átutalás lebonyolítása céljából.

Kereskedelmi együttműködési megállapodások

12. E megállapodás hatálya alá tartozó szolgáltatások üzemeltetése vagy nyújtása során a szerződő felek bármely légitársasága kereskedelmi együttműködési megállapodásokat, például ülэшely-bérletre vonatkozó megállapodást vagy közös üzemelésre vonatkozó megállapodást köthet:

- a) a szerződő felek bármely légitársaságával (légitársaságaival); valamint
- b) harmadik ország bármely légitársaságával (légitársaságaival); valamint
- c) bármely ország bármely felszíni – szárazföldi vagy tengeri – közlekedési szolgáltatójával;

feltéve, hogy: i. az üzemeltetést végző közlekedési szolgáltató rendelkezik a megfelelő forgalmi jogokkal; ii. a forgalmazást végző közlekedési szolgáltatók rendelkeznek a megfelelő útvonalakra vonatkozó engedélyekkel; és iii. a megállapodások eleget tesznek az ilyen megállapodásokra szokásosan vonatkozó biztonsági és versenyjogi követelményeknek.

13. A kereskedelmi együttműködési megállapodások hatálya alá tartozó járaton történő utasszállítás esetében a vásárlót a repülőjegy értékesítése vagy az utasfelvétel alkalmával, de mindenképpen a beszállást megelőzően – amennyiben utasfelvétel nélküli csatlakozó járatról van szó – tájékoztatni kell arról, hogy a szolgáltatás egyes szakaszait mely közlekedési szolgáltatók fogják biztosítani.

Intermodális szolgáltatások

14. Az utasszállítás tekintetében a felszíni közlekedési szolgáltatók nem tartoznak a légi közlekedésre vonatkozó jogszabályok és egyéb rendelkezések hatálya alá kizárólag azon az alapon, hogy az ilyen felszíni közlekedési szolgáltatást a légitársaság a saját nevében biztosítja.

15. E megállapodás bármely egyéb rendelkezése ellenére a szerződő felek légitársaságai és áruval kapcsolatos közvetett közlekedési szolgáltatói korlátozás nélkül igénybe vehetnek a nemzetközi légi közlekedéssel összefüggésben bármely, áruval kapcsolatos felszíni közlekedési szolgáltatást, a szerződő felek területén lévő bármely pontra vagy pontról vagy harmadik országokban, beleértve minden vámhivatallal rendelkező nemzetközileg elismert repülőtérre és repülőtérrel való szállítást, és beleértve adott esetben a vámszabad raktárban lévő árukkal kapcsolatos közlekedési szolgáltatásnak az alkalmazandó jogszabályok és egyéb rendelkezések szerinti jogát. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőtéri vámhivatalhoz lehet fordulni. A légitársaságok dönthetnek arról, hogy a felszíni közlekedési szolgáltatást maguk végzik-e, vagy azt más felszíni közlekedési szolgáltatóval kötött megállapodás keretében biztosítják, ideértve a más légitársaságok és áruval kapcsolatos közvetett légiközlekedési szolgáltatók által üzemeltetett felszíni közlekedési szolgáltatást. Az ilyen, áruval kapcsolatos intermodális közlekedési szolgáltatásokat kínálhatják a kombinált légi és felszíni közlekedési szolgáltatásra együttesen kiszabott áron, feltéve hogy a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen közlekedési szolgáltatás tényleges adatai tekintetében.

Franchise és márkahasználat

16. A szerződő felek légitársaságai jogosultak bármelyik szerződő fél vagy harmadik ország vállalkozásaival – köztük légitársaságokkal – franchise- vagy márkahasználati megállapodásokat kötni, feltéve hogy a légitársaságok rendelkeznek a megfelelő engedéllyel, és eleget tesznek a szerződő felek által az ilyen megállapodások tekintetében szokásosan alkalmazott jogszabályok és egyéb rendelkezések alapján meghatározott feltételeknek, különösen azoknak, amelyek előírják a szolgáltatást üzemeltető légitársaság kilétének nyilvánosságra hozatalát.

Bérbevétel

17. A szerződő felek légitársaságai megállapodásokat köthetnek a következőkkel légi járművek nemzetközi légi járatok üzemeltetése céljára személyzettel vagy személyzet nélküli biztosítására:

(a) a szerződő felek bármely légitársasága; és

(b) valamely harmadik ország bármely légitársasága (légitársaságai),

feltéve, hogy az említett megállapodások valamennyi részes fele rendelkezik a megfelelő engedélyekkel, és eleget tesz az említett megállapodások tekintetében a szerződő felek által alkalmazott jogszabályok és egyéb rendelkezések értelmében előírt feltételeknek. Egyik szerződő fél sem írja elő a légi járműveket biztosító légitársaság számára, hogy rendelkezzen az e megállapodás szerinti forgalmi jogokkal azokra az útvonalakra, amelyeken a légi járműveket üzemeltetni fogják. A szerződő felek előírhatják, hogy ezeket a megállapodásokat az illetékes hatóságaik jóváhagyják. Ha valamelyik szerződő fél hátrányos megkülönböztetés nélkül ilyen jóváhagyást ír elő, minimálisra csökkenti a jóváhagyási eljárások adminisztratív terheit a légitársaságok számára.

9. CIKK

Vámok és illetékek

1. Az egyik szerződő fél területére történő megérkezéskor a másik szerződő fél légitársasága által a nemzetközi légi járatokhoz üzemeltetett légi járművek, azok szokásos felszerelései, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, a földi berendezések, a pótalkatrészek (a hajtóműveket is beleértve), a légi járművek készletei (többek között az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségekben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszerek, italok és égetett szeszes italok, dohányáru és egyéb termékek), valamint más, a nemzetközi légi járatokban részt vevő légi jármű üzemeltetésére vagy műszaki kiszolgálására szolgáló vagy kizárólag annak során használt cikkek a viszonyosság alapján mentesek:

- a) a nemzeti vagy a helyi hatóságok vagy az Európai Unió által kivetett; és
- b) nem a nyújtott szolgáltatások költségén alapuló valamennyi importkorlátozás, vagyon- és tőkeadó, vám, közvetett jövedéki adó és hasonló díj és illeték alól, feltéve hogy e berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak.

2. Viszonossági alapon mentesek továbbá az (1) bekezdésben említett adók, vámok, díjak és egyéb terhek alól, a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló díjak kivételével:

- a) az egyik szerződő fél területére bevitt vagy ott beszerzett, és a másik szerződő fél valamely nemzetközi légi járatot üzemeltető légitársaságának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére – észszerű mennyiségben – felvitt készletek, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják, ahol azokat a fedélzetre felvitték;
- b) az egyik szerződő fél területére a másik szerződő fél valamely nemzetközi légi járatot üzemeltető légitársasága légi járművének műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezései és pótalkatrészei (beleértve a hajtóműveket);
- c) az egyik szerződő fél területére a másik szerződő fél valamely nemzetközi légi járatot üzemeltető légitársaságának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett üzemanyag, kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják, ahol azokat a fedélzetre felvitték;
- d) az egyik szerződő fél területére bevitt vagy ott beszerzett, a szerződő felek vámjogszabályaiban előírt olyan nyomtatott anyagok, amelyeket a másik szerződő fél valamely nemzetközi légi járatot üzemeltető légitársaságának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, még akkor is, ha ezeket a készleteket a repülés azon fél területére eső szakaszán használják, ahol azokat a fedélzetre felvitték; valamint
- e) a repülőtereken és az árufuvarozási terminálokon alkalmazandó biztonsági és védelmi felszerelések.

3. Az ezzel ellentétes értelmű egyéb rendelkezések sérelme nélkül e megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozhat egy szerződő felet abban, hogy a területe két pontja között járatokat üzemeltető légitársaság számára a légi járművében történő felhasználásra szánt és a területén beszerzett üzemanyagokra hátrányos megkülönböztetés nélkül adót, vámot, díjat vagy illetéket vessen ki.
4. A szerződő felek légitársaságai által üzemben tartott légi járműveken használt, az (1) és (2) bekezdésben említett szokásos felszerelések, valamint a fedélzeten szokásosan tárolt anyagok, készletek és pótalkatrészek a másik szerződő fél területén csak az adott területen működő vámhatóságok előzetes jóváhagyásával rakodhatók ki, amelyek előírhatják, hogy azokat a két szerződő fél hatályos vámjogszabályainak megfelelő újraexportálás vagy átengedés időpontjáig az említett hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá helyezzék.
5. Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik szerződő fél légitársaságai az (1) és (2) bekezdésben meghatározott tételeknek a másik szerződő fél területére történő átszállítására vagy kölcsönzésére olyan légitársasággal kötöttek szerződést, amely szintén élvezzi a másik szerződő fél által biztosított effajta mentességeket.
6. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozza a szerződő feleket abban, hogy adót, vámot, díjat vagy illetéket vessenek ki az utasok részére értékesített, nem a fedélzeten történő fogyasztásra szánt árukra, a területükön belüli két olyan pont között üzemeltetett légi járat üzemeltetésének egy szakasza során, ahol a beszállás vagy a kiszállás engedélyezett.
7. Az egyik szerződő fél területén közvetlenül átmenő forgalomban érintett poggyász és áru mentesül az olyan adók, vámok, díjak és más hasonló terhek alól, amelyek nem a nyújtott szolgáltatás költségén alapulnak.

8. Az (1) és (2) bekezdésben említett berendezéseket és készleteket felszólításra a megfelelő hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá kell helyezni.
9. E megállapodás rendelkezései az importot terhelő forgalmi adó kivételével nem érintik a hozzáadottérték-adó területét.
10. E megállapodás nem módosítja a tagállamok és Tunézia között a jövedelem és a tőke kettős adóztatásának elkerülése tekintetében hatályban lévő, vonatkozó egyezmények rendelkezéseit.

10. CIKK

Használati díjak

1. Az e megállapodás I. mellékletében meghatározott átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy alkalmazandó jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik vagy eljárásaik legalább a II. melléklet A. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó szabályozási követelmények és előírások végrehajtását és alkalmazását biztosítsák.
2. Mindkét szerződő fél biztosítja, hogy az egyik fél díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik szerződő fél légitársaságaira a léginavigációs és légiforgalom-irányítási szolgáltatások igénybevételéért kivethető használati díjak költségarányosak és megkülönböztetéstől mentesek legyenek. A másik szerződő fél légitársaságaira kivetett ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a többi légitársaság rendelkezésére álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel kiszabni.

3. Mindkét szerződő fél biztosítja, hogy az egyik szerződő fél díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik szerződő fél légitársaságaira a repülőterek, a légiközlekedés-védelmi és a kapcsolódó berendezések és szolgáltatások igénybevételéért kivethető díjak – a 8. cikk (Kereskedelmi tevékenységek) (5) bekezdésében leírt szolgáltatások nyújtásáért kivetett díjak kivételével – igazságosak, észszerűek és indokolatlan megkülönböztetéstől mentesek legyenek, ne tegyenek különbséget az illetőség alapján, és méltányosan legyenek elosztva a felhasználók csoportjai között. A 15. cikk (1) bekezdésének (Légiforgalmi szolgáltatás) sérelme nélkül, e díjak elérhetik, de nem haladhatják meg a repülőtéren vagy a repülőtérrendszeren belül található megfelelő repülőtéri és repülésvédelmi létesítmények és szolgáltatások biztosításának a díjszabásért felelős illetékes hatóságoknál vagy szerveknél felmerülő teljes költségét. Az ilyen díjak tartalmazhatják az eszközök értékcsökkenés utáni észszerű megtérülését. A használati díjszabás alá tartozó berendezéseket és szolgáltatásokat hatékony és gazdaságos módon kell biztosítani. A másik szerződő fél légitársaságaira kivetett ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a többi légitársaság számára a díjak meghatározásakor rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel kiszabni.

4. A szerződő felek előírják, hogy a területükön működő, díjszabásért felelős illetékes hatóságok vagy szervek, valamint a szolgáltatásokat és létesítményeket használó légitársaságok konzultációt kezdjenek, és kicserélik azokat az információkat, amelyek – a (2) és (3) bekezdés elveivel összhangban – szükségesek lehetnek a használati díjak észszerű voltának megfelelő felülvizsgálatához. A szerződő felek biztosítják, hogy a díjszabásért felelős illetékes hatóságok vagy szervek a használati díjak módosítására irányuló minden javaslatról észszerű időn belül tájékoztassák a felhasználókat, hogy lehetővé tegyék a felhasználók számára, hogy kifejtsek véleményüket és észrevételeket tegyenek.

11. CIKK

Vitel- és fuvardíjak

1. A szerződő felek megengedik a szerződő felek légitársaságainak, hogy a vitel- és fuvardíjakat a szabad és tisztességes verseny alapján szabadon állapítsák meg.
2. Mindkét szerződő fél diszkriminációmentes módon kérheti, hogy a két szerződő fél légitársaságai – egyszerűsített módon és kizárólag tájékoztatási céllal – értesítsék légügyi hatóságaikat a területükről származó szolgáltatásokért kínált viteldíjakról. Előírható, hogy a légitársaságok az említett értesítést legkésőbb egy-egy vitel- vagy fuvardíj első kínálásakor megtegyék.
3. Az illetékes hatóságok között sor kerülhet megbeszélésekre, különösen olyan kérdésekben, mint a vitel- és fuvardíjakkal kapcsolatos értesítésre vonatkozó követelmények és eljárások, valamint a díjak igazságtalan, észszerőtlen, diszkriminatív vagy támogatott jellege.

12. CIKK

Statisztika

1. A szerződő felek megkülönböztetésmentes alapon tájékoztatják a másik szerződő felet az e megállapodás alapján üzemeltetett légi járatokra vonatkozóan elérhető statisztikákról, amelyeket a két szerződő fél jogszabályai és egyéb rendelkezései előírnak, és amelyek észszerűen igényelhetők.

2. A szerződő felek a 21. cikk (Vegyes bizottság) szerint létrehozott vegyes bizottság keretében együttműködnek az e megállapodás szerinti légi járatok alakulásának nyomon követése céljából közöttük zajló statisztikai információcsere megkönnyítése érdekében.

II. CÍM

SZABÁLYOZÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

13. CIKK

Repülésbiztonság

1. Az I. mellékletben meghatározott átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy alkalmazandó jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik vagy eljárásaik legalább a II. melléklet B. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó szabályozási követelmények és előírások végrehajtását és alkalmazását biztosítsák.

2. A szerződő felek illetékes hatóságai az e megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetése céljából érvényesnek ismerik el a másik szerződő fél által kiadott vagy érvényesített és hatályban lévő légialkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket, feltéve, hogy az e bizonyítványokkal vagy engedélyekkel szemben támasztott követelmények legalább megegyeznek az egyezmény értelmében meghatározott minimumszabályokkal. Az illetékes hatóságok azonban elutasíthatják a másik szerződő fél hatóságai által a területükön illetőséggel rendelkezők számára kiállított vagy érvényesített képesítési bizonyítványoknak és engedélyeknek a területük feletti átrepülés tekintetében érvényesként való elismerését.

3. A szerződő felek bármikor kérhetnek konzultációt a másik szerződő fél által fenntartott biztonsági előírások vonatkozásában.
4. A szerződő felek biztosítják, hogy amennyiben az egyik szerződő fél által lajstromba vett olyan légi jármű, amelynél felmerül az Egyezmény alapján meghatározott nemzetközi légiközlekedés-biztonsági előírásoknak való meg nem felelés gyanúja, a másik szerződő fél területén lévő, a nemzetközi légi forgalom számára nyitott repülőtereken leszáll, azt az adott másik szerződő fél illetékes hatóságai által a fedélzeten vagy a légi jármű körül elvégzendő földi ellenőrzésnek vetik alá a légi jármű és személyzete okmányainak, valamint a légi jármű és berendezései látható állapotának vizsgálata érdekében.
5. A szerződő felek illetékes hatóságai haladéktalanul megtehetnek minden megfelelő intézkedést, ha ésszerű okból feltételezhetik, hogy:
- (a) egy légi jármű, egy légi jármű komponense vagy a légi jármű üzemeltetése nem felel meg az egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek vagy adott esetben a II. melléklet B. részében meghatározott szabályozási követelményeknek;
 - (b) komoly aggályok merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy egy légi jármű vagy egy légi jármű üzemeltetése nem felel meg az egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek vagy adott esetben a II. melléklet B. részében meghatározott szabályozási követelményeknek; vagy
 - (c) komoly aggályok merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy az egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeket vagy adott esetben a II. melléklet B. részében meghatározott szabályozási követelményeket esetleg nem tartják hatályban vagy nem alkalmazzák helyesen.

6. Amennyiben az egyik szerződő fél illetékes hatóságai az (5) bekezdés szerinti intézkedést hoznak, arról – az intézkedés indokolásával együtt – haladéktalanul értesítik a másik szerződő fél illetékes hatóságait.
7. Az egyik szerződő fél által az (5) bekezdéssel összhangban megtett bármely intézkedést meg kell szüntetni, amint az említett intézkedés alapjául szolgáló ok megszűnik.
8. Amennyiben az (5) bekezdés alkalmazásában hozott intézkedéseket okafogyottá válásuk után nem szüntetik meg, bármelyik fél a vegyes bizottság elé utalhatja a kérdést.

14. CIKK

A légi közlekedés védelme

1. Az I. mellékletben meghatározott átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy alkalmazandó jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik vagy eljárásaik legalább a II. melléklet C. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó szabályozási követelmények és előírások végrehajtását és alkalmazását biztosítsák.
2. Az államok szuverenitását teljes mértékben figyelembe véve és kölcsönösen tiszteletben tartva a szerződő felek elfogadhatják, hogy a másik szerződő fél felkeresi egy vagy több repülőterüket az ott megvalósított légiközlekedés-védelmi intézkedésekkel kapcsolatban. A szerződő felek létrehozzák az ilyen látogatások eredményeivel kapcsolatos információcsere biztosításához szükséges mechanizmusokat. A szerződő felek megerősítik a polgári légi közlekedés biztonságának a jogellenes beavatkozási cselekményektől való megvédésére irányuló kölcsönös elkötelezettségüket, különösen pedig az alábbiakból eredő kötelezettségeiket:

3. A szerződő felek megerősítik a polgári légi közlekedés biztonságának jogellenes cselekményekkel szembeni védelmére vonatkozó kölcsönös kötelezettségüket, és különösen a következők alapján fennálló kötelezettségeiket: az egyezmény, a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, Tokióban, 1963. szeptember 14-én aláírt egyezmény, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, Hágában, 1970. december 16-án aláírt egyezmény, a polgári légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, Montrealban, 1971. szeptember 23-án aláírt egyezmény, a polgári légi közlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, Montrealban, 1988. február 24-én aláírt jegyzőkönyv, és a plasztikus robbanóanyagoknak azok felderítése céljából történő megjelöléséről szóló, Montrealban, 1991. március 1-jén aláírt egyezmény, amennyiben mindkét fél szerződő fele ezen egyezményeknek, valamint a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó valamennyi egyéb olyan egyezmény és jegyzőkönyv, amelynek mindkét fél szerződő fele.

4. A szerződő felek megkeresés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légi járművek, azok utasai és személyzete, valamint a repülőterek és a léginnavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló bármilyen egyéb fenyegetés megelőzésében.

5. A szerződő felek az egymással fenntartott kapcsolataikban az ICAO által megállapított és az egyezmény mellékleteiként meghatározott, a légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezésekkel és – azok alkalmazása esetén – a szervezet által javasolt gyakorlattal összhangban cselekszenek, amennyiben e védelmi rendelkezések a felekre nézve alkalmazandók. Mindkét szerződő fél megköveteli, hogy a területén bejegyzett légi járművek üzemben tartói, azok az üzemben tartók, amelyek központi ügyvezetésének helye vagy állandó lakhelye a területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői a szóban forgó légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járjanak el.

6. A szerződő felek biztosítják, hogy területükön hatékony intézkedéseket alkalmazzanak a polgári légi közlekedésnek a jogellenes cselekményekkel szembeni védelme érdekében, beleértve többek között az utasok és kézipoggyászaik átvizsgálását, a feladott poggyász átvizsgálását, az utasoktól különböző személyek, köztük a személyzet, valamint az általuk szállított tárgyak vizsgálatát és védelmi ellenőrzését, a rakomány, a postai küldemények, a fedélzeti ellátmány és a repülőtéri készletek vizsgálatát és védelmi ellenőrzését, valamint a légi oldalra és a szigorított védelmi területekre való belépés ellenőrzését. Ezeket az intézkedéseket hozzá kell igazítani a légi közlekedés védelmét érintő súlyosbodó fenyegetéshez. Mindegyik szerződő fél beleegyezik abba, hogy a légitársaságai számára előírható a másik fél területére történő belépéshez, az onnan történő kilépéshez, illetve az ott-tartózkodáshoz az (5) bekezdésben említett légiközlekedés-védelmi rendelkezések és az említett másik fél által előírt egyéb védelmi rendelkezések betartása.

7. Egymás szuverenitásának teljes körű figyelembevétele és kölcsönös tiszteletben tartása mellett valamelyik szerződő fél a területére való belépés tekintetében egy konkrét védelmi fenyegetés kivédése érdekében védelmi intézkedéseket és sürgősségi intézkedéseket fogadhat el, amelyeket haladéktalanul közölnie kell a másik szerződő féllel. A szerződő felek jóindulattal bírálják el a másik szerződő félnek az egyes konkrét fenyegetésekkel szembeni észszerű különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét, és az előbbi szerződő fél figyelembe veszi az utóbbi szerződő fél által már alkalmazott biztonsági intézkedéseket és az utóbbi szerződő fél által kifejtett nézeteket. Mindegyik szerződő fél elismeri azonban, hogy e cikk egyetlen rendelkezése sem korlátozza a szerződő felek azon jogát, hogy elutasítsák az olyan járatoknak a területükre történő belépését, amelyeket a védelmük szempontjából fenyegetésnek ítélnék. A szerződő felek az általuk bevezetni kívánt minden olyan különleges védelmi intézkedésről, amelynek e megállapodás szerinti légi járatokra jelentős pénzügyi vagy működési kihatása lehet, előzetesen tájékoztatják a másik szerződő felet, kivéve, ha ez vészhelyzet miatt nem lehetséges. Bármelyik szerződő fél kérheti, hogy az ilyen védelmi intézkedések megvitatása céljából üljön össze a 21. cikkben (Vegyes bizottság) előírt vegyes bizottság.

8. Polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése vagy az ilyen légi jármű, annak utasai és személyzete, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekmények bekövetkezése vagy ennek veszélye esetén a szerződő felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és az ilyen esemény vagy veszély gyors és biztonságos megszüntetésére irányuló egyéb megfelelő intézkedések megtétele révén.

9. Mindegyik szerződő fél megtesz minden olyan intézkedést, amelyet észszerűnek tart annak biztosítására, hogy a területén a földön tartózkodó és jogellenes hatalomba kerítés vagy egyéb jogellenes beavatkozás cselekményének kitett légi jármű a földön maradjon, hacsak annak felszállását az emberi élet védelmére vonatkozó kényszerítő kötelezettség szükségessé nem teszi. Ilyen intézkedések meghozatalára lehetőleg kölcsönös konzultáció alapján kerül sor.
10. Amennyiben az egyik szerződő fél észszerű okból úgy véli, hogy a másik szerződő fél nem e cikk légiközlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, azonnali konzultációt kér a másik szerződő féltől.
11. A 4. cikk (Az engedély elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása) sérelme nélkül, amennyiben a (10) bekezdésben említett kérelemtől számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez a tény alapul szolgál az érintett szerződő fél egy vagy több légitársasága üzemeltetési engedélyének visszautasítására, visszavonására, korlátozására, illetve feltételekhez kötésére.
12. Azonnali és rendkívüli fenyegetés esetén az érintett szerződő fél az e cikk (11) bekezdésében megállapított tizenöt (15) nap letelte előtt is hozhat átmeneti intézkedéseket.
13. A (11) bekezdéssel összhangban hozott bármely intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik szerződő fél megfelel e cikk valamennyi rendelkezéseinek.

15. CIKK

Légiforgalmi szolgáltatás

1. Az I. mellékletben meghatározott átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy alkalmazandó jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik vagy eljárásaik legalább a II. melléklet D. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó szabályozási követelmények és előírások, valamint az uniós szabályozási keret hatálya alá nem tartozó területeken a léginnavigációs szolgálatokra vonatkozó ICAO-eljárások végrehajtását és alkalmazását biztosítsák az alábbiakban meghatározott feltételek mellett.
2. A felek a lehető legszorosabb együttműködés mellett kötelezik el magukat a légiforgalmi szolgáltatás területén az egységes európai égbolt Tunéziára történő kiterjesztése céljából, a jelenlegi biztonsági előírások és az európai általános légiforgalmi előírások átfogó hatékonyságának javítása, valamint a kapacitások optimalizálása és a késések minimális szintre való csökkentése érdekében. Tunézia ennek érdekében megfigyelőként részt vesz az Egységes Égbolt Bizottság munkájában. A légiforgalmi szolgáltatás területén folytatott együttműködés nyomon követéséért és előmozdításáért a vegyes bizottság felel.
3. Annak érdekében, hogy a felek megkönnyítsék területükön az egységes európai égboltra vonatkozó célkitűzések megvalósítását:
 - a) Tunézia megteszi a szükséges intézkedéseket a léginnavigációs szolgálatainak, valamint a légiforgalmi szolgáltatása intézményi struktúráinak és felügyeletének az egységes európai égbolthoz való igazítása érdekében, különös tekintettel a légi biztonságra;
 - b) Tunézia különösen olyan megfelelő nemzeti felügyeleti hatóságot hoz létre, amely legalább funkcionálisan független a léginnavigációs szolgáltatásokat nyújtó szolgálatoktól;

- c) az Európai Unió bevonja Tunéziát az egységes európai égbolthoz kapcsolódó léginavigációs szolgálatok, a légtér és az interoperabilitás területét érintő releváns operatív kezdeményezésekbe, elsősorban a következők révén:
- i. a Tunéziával való együttműködés vagy Tunézia funkcionális légtérblokkhoz való társítása;
 - ii. részvétel az egységes európai égbolt hálózati funkcióiban, különösen a forgalomáramlási adatok cseréjében;
 - i. a SESAR megvalósítási terveivel való összehangolás;
 - ii. az interoperabilitás fokozása; valamint
- (d) a szerződő felek együttműködnek az Európai Unió teljesítményrendszerének területén a repülés átfogó hatékonyságának optimalizálása, a költségek csökkentése, valamint a meglévő rendszerek biztonságának és kapacitásának javítása céljából. Az együttműködés kiterjed a teljesítménymutatók nyomon követésére szolgáló eszközökre, valamint a légtérgazdálkodási és -tervezési eszközök használatára.

16. CIKK

Környezetvédelem

1. Az I. mellékletben meghatározott átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy alkalmazandó jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik vagy eljárásaik legalább a II. melléklet E. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó szabályozási követelmények és előírások végrehajtását és alkalmazását biztosítsák.
2. A szerződő felek kiállnak amellett, hogy a légi közlekedés fenntartható fejlesztésének előmozdítása révén védeni kell a környezetet. A szerződő felek együtt kívánnak működni a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatos kérdések azonosításában.
3. A szerződő felek elismerik az együttműködés fontosságát, amelynek célja a légi közlekedés által a környezetre gyakorolt hatás vizsgálata és minimális mértékűre csökkentése e megállapodás célkitűzéseivel összhangban.
4. A szerződő felek elismerik annak fontosságát, hogy mind nemzeti, mind nemzetközi szinten küzdeni kell az éghajlatváltozás és ezzel összefüggésben a légi közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátása ellen. A szerződő felek megállapodnak abban, hogy fokozzák az együttműködést e kérdésekben, többek között a releváns többoldalú megállapodások révén, beleértve az ICAO 39. közgyűlésén elfogadott, globális piaci alapú intézkedések végrehajtását, valamint az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött Párizsi Megállapodás 6. cikkének (4) bekezdése alapján létrehozott fenntartható fejlesztési mechanizmusnak a légiközlekedési ágazatban az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló nemzetközi globális piaci alapú intézkedések fejlesztésére való alkalmazását, valamint a 6. cikkben említett, a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások szempontjából releváns egyéb szempontokat.

5. A szerződő felek vállalják, hogy információt cserélnek és rendszeres párbeszédet tartanak fenn a szakértők között a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásának korlátozására irányuló együttműködés megerősítése céljából, beleértve a következőket:

- a) környezetbarát légiközlekedési technológiára irányuló kutatás és fejlesztés;
- b) a légiforgalmi szolgáltatással összefüggő innováció a légi közlekedés környezeti hatásainak csökkentése érdekében;
- c) fenntartható alternatív üzemanyagok kutatása és fejlesztése a légi közlekedés számára;
- d) véleménycsere a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásaival, valamint a légiközlekedési ágazat éghajlatra hatást gyakorló kibocsátásainak csökkentésével kapcsolatos kérdésekről; valamint
- e) zajcsökkentés és -ellenőrzés a légi közlekedés környezeti hatásának csökkentése érdekében.

6. A felek emellett – a többoldalú környezetvédelmi kötelezettségvállalásaikból eredő jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban – kötelezettséget vállalnak a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátások csökkentését célzó intézkedésekkel kapcsolatos, többek között pénzügyi és technológiai együttműködés hatékony megerősítésére.

7. A szerződő felek elismerik, hogy megfelelő intézkedéseket kell hozni a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásainak megelőzésére vagy kezelésére, feltéve, hogy az említett intézkedések teljes mértékben összeegyeztethetők a nemzetközi jog szerinti jogaikkal és kötelezettségeikkel.

17. CIKK

A légitársaságok felelőssége

A szerződő felek megerősítik a két szerződő fél által ratifikált nemzetközi egyezmények szerinti kötelezettségeiket.

18. CIKK

Fogyasztóvédelem

Az I. mellékletben meghatározott átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy alkalmazandó jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik vagy eljárásaik legalább a II. melléklet F. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó szabályozási követelmények és előírások végrehajtását és alkalmazását biztosítsák.

19. CIKK

Szociális szempontok

1. Az I. mellékletben meghatározott átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy alkalmazandó jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik vagy eljárásaik legalább a II. melléklet G. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó szabályozási követelmények és előírások végrehajtását és alkalmazását biztosítsák.

2. A szerződő felek elismerik az e megállapodás által a munkaerőre, a foglalkoztatásra és a munkakörülményekre gyakorolt hatások vizsgálatának fontosságát. A felek kötelezettséget vállalnak arra, hogy együttműködést folytassanak az e megállapodás hatálya alá tartozó munkaügyi kérdésekben, különösen a foglalkoztatást, az alapvető munkavállalói jogokat, a munkakörülményeket, a szociális védelmet és a szociális párbeszédet érintő hatásokról.
3. A szerződő felek jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik és gyakorlataik révén előmozdítják a szociális védelem és a foglalkoztatás magas szintjét a polgári légiközlekedési ágazatban.
4. A szerződő felek elismerik a nyílt versenypiacokból adódó jelentős gazdasági haszon és a munkavállalók számára megfogalmazott magas szintű munkaügyi előírások együttes jelenlétekor felmerülő előnyök fontosságát. A szerződő felek oly módon hajtják végre e megállapodást, amely – az érintett légitársaságok tulajdonjogától vagy jellegétől függetlenül – hozzájárul a magas szintű munkaügyi előírásokhoz, valamint annak biztosításához, hogy a jogszabályaikban foglalt jogok és elvek nem hogy ne kerüljenek veszélybe, de hatékonyan végrehajtásra kerüljenek.
5. A szerződő felek vállalják, hogy jogszabályaikban és gyakorlatukban előmozdítják és hatékonyan végrehajtják a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek a Tunézia és az EU tagállamai által ratifikált alapvető egyezményeiben foglalt alapvető munkaügyi normákat.
6. A szerződő felek vállalják, hogy a szociális és munkaügyi téren elismert és a polgári légiközlekedési ágazat szempontjából releváns más nemzetközileg előírásokat és megállapodásokat, valamint azok nemzeti jogszabályaikban való hatékony végrehajtását és alkalmazását is előmozdítják.

7. Bármelyik szerződő fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását a kérelmező fél által jelentősnek tartott munkaügyi kérdések megtárgyalása céljából.

III. CÍM

INTÉZMÉNYI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

20. CIKK

Értelmezés és végrehajtás

1. A szerződő felek meg hozzák az e megállapodásból eredő kötelezettségek teljesítéséhez szükséges valamennyi megfelelő – általános vagy különös – intézkedést, valamint tartózkodnak bármely olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetné e megállapodás célkitűzéseinek elérését.
2. Valamennyi szerződő fél felelős e megállapodásnak a saját területén való megfelelő végrehajtásáért.
3. A szerződő felek minden szükséges információt és segítséget megadnak a másik szerződő félnek – az érintett szerződő fél alkalmazandó jogszabályaira és egyéb rendelkezéseire figyelemmel – az esetleges jogsértésekre vonatkozó, a másik szerződő fél által e megállapodásnak megfelelően lefolytatott, hatáskörébe tartozó vizsgálatok során.

4. Amennyiben a szerződő felek e megállapodás által rájuk ruházott hatáskörükben a másik szerződő fél érdekeltségébe tartozó és a másik szerződő fél hatóságait vagy vállalkozásait érintő kérdésben járnak el, a végső döntést megelőzően teljes körűen tájékoztatják a másik szerződő fél illetékes hatóságait, és lehetőséget biztosítanak számukra észrevételeik megtételére.

21. CIKK

Vegyes bizottság

1. Létrejön egy, a szerződő felek képviselőiből álló bizottság (a továbbiakban: a vegyes bizottság), amely e megállapodás alkalmazásáért felel, és biztosítja annak megfelelő végrehajtását. Ebből a célból a vegyes bizottság ajánlásokat tesz, és az e megállapodásban kifejezetten előírt esetekben határozatokat hoz.
2. A vegyes bizottság konszenzusos alapon működik és hoz határozatokat. A vegyes bizottság határozatai a szerződő felekre nézve kötelező erejűek.
3. A vegyes bizottság – határozat révén – elfogadja eljárási szabályzatát.
4. A vegyes bizottság szükség szerint, de évente legalább egy alkalommal ülésezik. Bármelyik szerződő fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását.

5. Bármelyik szerződő fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását az e megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó mindennemű kérdés rendezése érdekében. Az ülést a lehető legkorábbi időpontra, de legkésőbb a kérelem kézbesítésétől számított két (2) hónap múlva össze kell hívni, kivéve, ha erről a szerződő felek másként állapodnak meg.
6. E megállapodás megfelelő végrehajtása érdekében a szerződő felek információt cserélnek, és bármelyik szerződő fél kérésére konzultációkat tartanak a vegyes bizottság keretében.
7. A vegyes bizottság határozatban jóváhagyja az uniós jogszabályokban meghatározott szabályozási követelmények és előírások Tunézia általi végrehajtásának és alkalmazásának az Európai Unió által elvégzett értékelését az I. melléklet 1. pontjában leírtak szerint.
8. A vegyes bizottság megvizsgálja a szerződő felek légitársaságaiba irányuló befektetésekkal, valamint a szerződő felek légitársaságainak tényleges ellenőrzésében bekövetkező változásokkal kapcsolatos kérdéseket.
9. A vegyes bizottság együttműködést is kialakít – különösen, de nem kizárólag – a következők révén:
 - a) felülvizsgálja az e megállapodás szerinti légi járatokat érintő piaci feltételeket;

- b) a tisztességes versenyt, a szabályozás közelítését és a légi járatok üzemeltetésére vonatkozó szabályozási korlátok csökkentését szolgáló hatékony megoldás biztosítása céljából választ ad a 8. cikkben (Kereskedelmi tevékenységek) említett, az üzletvitellel és a kereskedelmi lehetőségekkel kapcsolatos kérdésekre, amelyek akadályozhatják a piacra jutást és az e megállapodás szerinti légi járatok zavartalan üzemeltetését;
- c) információt cserél, többek között a szerződő felek jogszabályainak, egyéb rendelkezéseinek és politikáinak a légi szolgáltatásokat esetleg érintő változásairól;
- d) mérlegeli e megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, és adott esetben ajánlásokat tesz e megállapodás módosítására vagy további felek e megállapodáshoz való csatlakozására vonatkozó feltételekre és eljárásokra;
- e) megvizsgálja a befektetéssel, a tulajdonjoggal és az ellenőrzéssel kapcsolatos általános kérdéseket;
- f) előmozdítja a szabályozási együttműködést és a kölcsönös kötelezettségvállalást a szabályok és intézkedések kölcsönös elismerésének és konvergenciájának megvalósítása érdekében;
- g) adott esetben ösztönzi a konzultációt a nemzetközi szervezetekben, a harmadik országokkal fennálló kapcsolatokban és a többoldalú megállapodásokban kezelt légiközlekedési kérdésekről, beleértve a közös megközelítés elfogadásának mérlegelését is;

- h) elősegíti a szerződő felek között az e megállapodás szerinti légi járatok alakulásának nyomon követése céljából folyó statisztikai információcserét; valamint
- i) megvizsgálja az e megállapodás alkalmazása során fellépő társadalmi hatásokat, és megfelelő válaszlépéseket dolgoz ki a jogosnak tekintett aggályok kezelésére.

10. Amennyiben a vegyes bizottság a megkeresését követő hat (6) hónapon belül az elé terjesztett kérdésben nem hoz határozatot, a szerződő felek a 23. cikk (Védintézkedések) alapján megfelelő ideiglenes védintézkedéseket fogadhatnak el.

11. Ez a megállapodás nem zárja ki a szerződő felek illetékes hatóságai között a vegyes bizottságon kívül folytatott együttműködést és tárgyalásokat, ideértve a védelem, a biztonság, a környezetvédelem, a légiforgalmi szolgáltatás, a repülőtéri infrastruktúra, a verseny és a fogyasztóvédelem területét. A szerződő felek tájékoztatják a vegyes bizottságot az említett együttműködés és tárgyalások olyan eredményeiről, amelyek hatással lehetnek e megállapodás végrehajtására.

22. CIKK

Vitarendezés és választottbíráskodás

1. Az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos, a 7. cikkel (Tisztességes verseny) összefüggésben felmerülő kérdésektől eltérő, a vegyes bizottság ülésén nem rendezett vita a szerződő felek megegyezése alapján döntéshozó személy vagy szerv elé utalható. A szerződő felek megállapodása hiányában a vitát bármelyik szerződő fél kérésére az e cikkben meghatározott eljárásoknak megfelelően választottbíráóság elé kell terjeszteni.
2. A választottbíráósági eljárás iránti kérelmet írásban kell megküldeni a másik szerződő félnek. A panaszos szerződő fél kérelmében megjelöli a szóban forgó intézkedést, és egyértelműen megindokolja, hogy az miért nem áll összhangban e megállapodással.
3. Amennyiben a szerződő felek másként nem állapodnak meg, a választottbíráósági eljárást egy három választottbíróból álló választottbíráóság folytatja le, akiket a következőképpen választanak ki:
 - a) a választottbíráósági eljárás iránti kérelem kézhezvételétől számított húsz (20) napon belül mindegyik szerződő fél kijelöl egy-egy választottbíró. E két választottbíró a kijelölésüktől számított harminc (30) napon belül közös megegyezéssel kijelöl egy harmadik választottbíró, aki a választottbíráóság elnökeként jár el;

- b) amennyiben az egyik szerződő fél nem jelöl ki választottbírót, vagy ha a harmadik választottbírót nem az a) pont szerint jelölik ki, bármelyik szerződő fél kérheti az ICAO Tanácsának elnökét, hogy a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül jelöljön ki egy választottbírót vagy adott esetben választottbírókat. Amennyiben az ICAO Tanácsának elnöke Tunézia vagy egy tagállam állampolgára, akkor az ilyen alapon nem kizárt rangidős alelnök végzi a kinevezést;
4. A választottbíróság létrejöttének időpontja az az időpont, amikor a három választottbíró közül az utolsó elfogadta a kinevezést.
5. Bármelyik szerződő fél kérésére a választottbíróság a létrejöttétől számított tíz (10) napon belül határozatot hoz arról, hogy sürgősnek ítéli-e az ügyet.
6. A választottbíróság bármelyik szerződő fél kérésére a másik szerződő felet átmeneti enyhítő intézkedések végrehajtására utasíthatja a választottbíróság végleges határozatáig.
7. A választottbíróság legkésőbb a létrejöttétől számított kilencven (90) napon belül időközi jelentést nyújt be a szerződő feleknek, amelyben ismerteti a ténymegállapításokat, a releváns rendelkezések alkalmazhatóságát, valamint a megállapítások és ajánlások alapjául szolgáló alapvető indokokat. Amennyiben a választottbíróság megítélése szerint ez a határidő nem teljesíthető, a választottbíróság elnöke írásban értesíti a szerződő feleket, megjelölve a késedelem okát és azt a napot, amikor a választottbíróság a tervek szerint benyújtja az időközi jelentést. Az időközi jelentést semmilyen esetben sem lehet a választottbíróság létrejöttétől számított százhusz (120) napnál később benyújtani.

8. A szerződő felek az időközi jelentés benyújtásától számított tizennégy (14) napon belül írásbeli kérelmet nyújthatnak be a választottbíróshoz a jelentés egyes szempontjainak felülvizsgálatára.
9. Sürgős esetben a választottbíróshág mindent megtesz annak érdekében, hogy az időközi jelentést a választottbíróshág létrejöttétől számított negyvenöt (45) napon belül, de legkésőbb hatvan (60) napon belül benyújtsa. A szerződő felek az időközi jelentés benyújtásától számított hét (7) napon belül írásban kérhetik a választottbíróshágtól a jelentés meghatározott szempontjainak felülvizsgálatát.
10. A szerződő felek által az időközi jelentéssel kapcsolatban tett összes írásbeli észrevétel vizsgálatát követően a választottbíróshág módosíthatja jelentését, és további, általa megfelelőnek ítélt vizsgálatot folytathat le. A végleges határozat megállapításai tartalmazzák az időközi felülvizsgálat szakaszában felhozott érvek megfelelő elemzését, és egyértelmű válaszokat adnak a szerződő felek kérdéseire és észrevételeire.
11. A választottbíróshág a létrejöttétől számított százhusz (120) napon belül értesíti a szerződő feleket a végleges határozatáról. Amennyiben a választottbíróshág megítélése szerint ez a határidő nem teljesíthető, a választottbíróshág elnöke írásban értesíti a szerződő feleket, megjelölve a késedelem okát és azt a napot, amikor a választottbíróshág a tervek szerint közzéteszi végleges határozatát. A végleges határozatot semmilyen esetben sem lehet a választottbíróshág létrejöttétől számított százhusz (150) napnál később benyújtani.

12. Sürgős esetben a választottbíróság mindent megtesz azért, hogy a létrejöttétől számított hatvan (60) napon belül meghozza végleges határozatát. Amennyiben a választottbíróság megítélése szerint ez a határidő nem teljesíthető, a választottbíróság elnöke írásban értesíti a szerződő feleket, megjelölve a késedelem okát és azt a napot, amikor a választottbíróság a tervek szerint közzéteszi végleges határozatát. A végleges határozatot semmilyen esetben sem lehet a választottbíróság létrejöttétől számított hetvenöt (75) napnál később meghozni.

13. A szerződő felek a végleges határozatról szóló értesítéstől számított tíz (10) napon belül nyújthatnak be kérelmet a végleges határozat magyarázatára; a kérelemtől számított tizenöt (15) napon belül minden magyarázatot meg kell adni.

14. Ha a választottbíróság úgy ítéli meg, hogy e megállapodást megsértették, és a felelős szerződő fél nem tartja be a választottbíróság jogerős határozatát, vagy a választottbíróság jogerős határozatának közlésétől számított negyven (40) napon belül nem jut megállapodásra a másik szerződő féllel egy kölcsönösen elfogadható megoldásról, a másik szerződő fél felfüggesztheti az e megállapodásból eredő hasonló előnyök alkalmazását, vagy részlegesen vagy adott esetben teljes mértékben felfüggesztheti e megállapodás végrehajtását mindaddig, amíg a felelős szerződő fél eleget nem tesz a választottbíróság végleges határozatának, vagy amíg a szerződő felek megállapodásra nem jutnak egy kölcsönösen elfogadható megoldásról.

23. CIKK

Védintézkedések

1. Amennyiben az egyik szerződő fél úgy ítéli meg, hogy a másik szerződő fél nem teljesítette e megállapodás szerinti valamely kötelezettségét, megfelelő intézkedéseket tehet. A védintézkedéseket – tárgyi és időbeli hatályukra tekintettel – a helyzet orvoslásához vagy e megállapodás egyensúlyának fenntartásához okvetlenül szükséges mértékre kell korlátozni. Azon intézkedéseket kell előnyben részesíteni, amelyek e megállapodás érvényesülését a legkevésbé zavarják.
2. A védintézkedések meghozatalát mérlegelő szerződő fél a vegyes bizottságon keresztül haladéktalanul értesíti a másik szerződő felet, és minden releváns információt a rendelkezésére bocsát.
3. A szerződő felek a vegyes bizottság keretében haladéktalanul konzultációkat kezdenek egy kölcsönösen elfogadható megoldás elfogadása érdekében.
4. E megállapodás 3. cikke (Üzemeltetési engedély) (1) bekezdésének c) pontja és 4. cikke (Az engedély elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása) (1) bekezdésének d) pontja sérelme nélkül, az érintett szerződő fél az e cikk (2) bekezdése szerinti értesítés időpontját követő egy hónapig nem hoz védintézkedést, kivéve, ha az e cikk (3) bekezdése szerinti konzultációs eljárás az említett időtartam lejárta előtt befejeződik.

5. Az érintett szerződő fél haladéktalanul értesíti a vegyes bizottságot a meghozott intézkedésekről, és minden releváns információt a rendelkezésére bocsát.
6. Az e cikk alapján hozott valamennyi intézkedést fel kell függeszteni, amint a vétkes szerződő fél eleget tesz e megállapodás rendelkezéseinek.

24. CIKK

Kapcsolat más megállapodásokkal

1. E megállapodás elsőbbséget élvez a szerződő felek között létrejött, e megállapodás aláírásának időpontjában hatályos megállapodások és egyezségek vonatkozó rendelkezéseivel szemben, kivéve a (2) bekezdésben előírtakat.
2. Feltéve, hogy az Európai Unió légitársaságai között illetőségük alapján nem alkalmaznak megkülönböztetést:
 - (a) azon meglévő forgalmi jogokat, valamint a szerződő felek között e megállapodás aláírásának időpontjában hatályban lévő megállapodások vagy egyezmények szerinti, a tulajdonjogra, a forgalmi jogokra, a kapacításra, a járatsűrűsége, a légi jármű típusára vagy váltására, a szerződő felek közötti közös üzemelésre és árképzésre vonatkozó kedvezőbb rendelkezéseket vagy elbánásokat, amelyek nem tartoznak e megállapodás hatálya alá, vagy amelyek az érintett légitársaságok szabadsága tekintetében kedvezőbbek vagy rugalmasabbak, mint e megállapodás keretében, továbbra is lehet gyakorolni;

- (b) a szerződő felek közötti, arra vonatkozó jogvitát, hogy a szerződő felek közötti megállapodások vagy egyezmények szerinti rendelkezések vagy elbánások kedvezőbbek-e vagy rugalmasabbak-e, a 22. cikkben (Vitarendezés és választottbíráskodás) előírt vitarendezési mechanizmus keretében kell rendezni. Az egymásnak ellentmondó rendelkezések vagy elbánások közötti kapcsolatra vonatkozó vitákat szintén a 22. cikkben meghatározott vitarendezési mechanizmus keretében kell kezelni.
3. Amennyiben a szerződő felek többoldalú megállapodás szerződő felévé válnak, vagy jóváhagynak valamely, az ICAO vagy más nemzetközi szervezet által elfogadott, e megállapodás hatálya alá tartozó kérdéseket érintő határozatot, a 21. cikknek (Vegyes bizottság) megfelelően a vegyes bizottság keretében időben konzultálnak annak meghatározása céljából, hogy e fejlemények figyelembevétele érdekében felül kell-e vizsgálni e megállapodást.

25. CIKK

Regionális párbeszéd

A szerződő felek elkötelezik magukat, hogy e megállapodásnak a barcelonai folyamattal való összhangja érdekében folyamatos párbeszédet folytatnak, végső soron pedig a közös euromediterrán légtér megvalósítására törekszenek. Ezért a 21. cikk (Vegyes bizottság) (9) bekezdésével összhangban a felek a vegyes bizottság keretében megvitatják azt a lehetőséget, hogy kölcsönösen módosításokat fogadjanak el a hasonló légiközlekedési megállapodások figyelembevétele érdekében.

26. CIKK

Módosítások

1. Amennyiben valamely szerződő fél módosítani kívánja e megállapodást, erről értesíti a vegyes bizottságot.
2. E megállapodás bármely módosítását a szerződő felek egyeztethetik a 21. cikkel (Vegyes bizottság) összhangban tartott konzultációk szerint. A módosítások a 30. cikkel (Hatálybalépés) összhangban lépnek hatályba.
3. A vegyes bizottság – az egyik szerződő fél javaslatára – e cikkel összhangban konszenzussal határozhat e megállapodás mellékleteinek módosításáról.
4. Ez a megállapodás nem érinti az egyes szerződő felek azon jogát, hogy a megkülönböztetésmentesség elvét és e megállapodás rendelkezéseit tiszteletben tartva egyoldalúan új jogszabályokat fogadjanak el, vagy módosítsák a légi közlekedés területén vagy a II. mellékletben említett kapcsolódó területen meglévő hatályos jogszabályaikat.
5. Amennyiben valamelyik szerződő fél a légi közlekedés területén vagy a II. mellékletben említett valamely kapcsolódó területen új jogszabályt kíván elfogadni vagy meglévő jogszabályt kíván módosítani, adott esetben lehetőség szerint tájékoztatja erről a másik szerződő felet. Bármelyik szerződő fél kérésére eszmecserére kerülhet sor a vegyes bizottság keretein belül.

6. Amint valamely szerződő fél a légi közlekedés területén vagy a II. mellékletben említett valamely kapcsolódó területen olyan új jogszabályt fogad el vagy olyan meglévő jogszabályt módosít, amely várhatóan érinti e megállapodás megfelelő végrehajtását, erről legkésőbb az elfogadást vagy a módosítást követő harminc (30) napon belül tájékoztatja a másik szerződő felet. A vegyes bizottság bármelyik szerződő fél kérésére hatvan (60) napon belül egyeztetést tart az új jogszabály vagy a módosítás által e megállapodás megfelelő végrehajtására gyakorolt hatásáról.

7. A vegyes bizottság az e cikk (6) bekezdésében említett egyeztetést követően:

- a) határozatot fogad el a II. melléklet felülvizsgálatáról annak érdekében, hogy az – szükség esetén, viszonyossági alapon – kiegészüljön a szóban forgó új jogszabályi rendelkezésekkel vagy az érintett jogszabályban bekövetkezett módosításokkal;
- b) határozatot fogad el arról, hogy az új jogszabály vagy a módosítás e megállapodással összhangban lévőnek tekinthető; vagy
- c) egyéb, észszerű határidőn belül elfogadandó intézkedést ajánl, e megállapodás megfelelő érvényesülésének biztosítása érdekében.

27. CIKK

Felmondás

A szerződő felek bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesíthetik a másik szerződő felet az e megállapodás megszüntetésére irányuló döntéséről. Az erről szóló értesítést egyidejűleg az ICAO-nak és az ENSZ Titkárságának is meg kell küldeni. E megállapodás a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) forgalmi ideje végén, greenwichi középideő szerint éjféltől kezdve, egy évvel a megszűnésről történő írásbeli értesítés keltét követően, kivéve, ha ezen időszak lejártá előtt a szerződő felek megegyeznek a bejelentés visszavonásáról.

28. CIKK

A megállapodás nyilvántartásba vétele

Ezt a megállapodást és minden módosítását a hatálybalépését követően a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet az egyezmény 83. cikkével, az Egyesült Nemzetek Titkársága pedig az Egyesült Nemzetek Alapokmányának 102. cikkével összhangban nyilvántartásba veszi.

29. CIKK

Új tagállamok csatlakozása az Európai Unióhoz

1. E megállapodás az aláírásának időpontját követően az Európai Unió tagállamává vált államok csatlakozása céljából megnyitható.

2. Az Európai Unió valamely tagállamának e megállapodáshoz való csatlakozásához csatlakozási okmányt kell letétbe helyezni az Európai Unió Tanácsának Főtitkárságán, amely értesíti a szerződő feleket és az Európai Bizottságot a csatlakozási okmány letétbe helyezéséről és annak időpontjáról. A csatlakozás a csatlakozási okmány letétbe helyezését követő harminc nap elteltével lép hatályba.

3. E megállapodás 24. cikkének (1) és (2) bekezdése értelemszerűen alkalmazandó azokra a meglévő megállapodásokra és egyezményekre, amelyek az Európai Unió tagállamának csatlakozásakor hatályban vannak.

30. CIKK

Hatálybalépés

E megállapodás a szerződő felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött azon utolsó értesítés napját követő második hónap első napján lép hatályba, amely megerősíti, hogy az e megállapodás hatálybalépéséhez szükséges valamennyi eljárás lezárult. E jegyzékváltás keretében Tunézia eljuttatja az Európai Unió Tanácsának Főtitkárságához az Európai Uniónak és tagállamainak szóló diplomáciai értesítését, az Európai Unió Tanácsának Főtitkársága pedig megküldi Tunéziának az Európai Uniótól és tagállamaitól származó diplomáciai értesítést. Az Európai Unió és tagállamai által küldött diplomáciai jegyzékben valamennyi tagállam megerősíti, hogy eleget tett e megállapodás hatálybalépéséhez szükséges eljárásoknak.

E megállapodás letéteményese az Európai Unió Tanácsának Főtitkársága.

31. CIKK

Hiteles szövegek

Ez a megállapodás két eredeti példányban, angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, horvát, ír, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák, szlovén, valamint arab nyelven készül, amely szövegek mindegyike egyaránt hiteles.

Fentiek hitelül az alulírott meghatalmazottak e megállapodást alább kézjegyükkel látták el.

Kelt [...] -ban/-ben a(z) [...] év [...] havának [...] napján

a Belga Királyság részéről

a Bolgár Köztársaság részéről

a Cseh Köztársaság részéről

a Dán Királyság részéről

a Németországi Szövetségi Köztársaság részéről

az Észti Köztársaság részéről

Írország részéről

a Görög Köztársaság részéről

a Spanyol Királyság részéről

a Francia Köztársaság részéről

a Horvát Köztársaság részéről

az Olasz Köztársaság részéről

a Ciprusi Köztársaság részéről

a Lett Köztársaság részéről

a Litván Köztársaság részéről

a Luxemburgi Nagyhercegség részéről

Magyarország részéről

a Máltai Köztársaság részéről

a Holland Királyság részéről

az Osztrák Köztársaság részéről

a Lengyel Köztársaság részéről

a Portugál Köztársaság részéről

Románia részéről

a Szlovén Köztársaság részéről

a Szlovák Köztársaság részéről

a Finn Köztársaság részéről

a Svéd Királyság részéről

az Európai Unió részéről

a Tunéziai Köztársaság részéről

ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

1. A II. mellékletében felsorolt, az Európai Unió jogszabályai által előírt, légi közlekedéssel kapcsolatos szabályozási követelmények és előírások Tunézia általi végrehajtása és alkalmazása az Európai Unió felelősségi körébe tartozó értékelés tárgyát képezi, amelyet a vegyes bizottság határozata hitelesít. A szóban forgó értékelést legkésőbb e megállapodás hatálybalépésétől számított két (2) éven belül el kell végezni.
2. Tunéziának a II. mellékletben felsorolt, az Európai Unió jogszabályai által előírt, légi közlekedéssel kapcsolatos szabályozási követelmények és előírások végrehajtása terén elért fokozatos előrehaladását rendszeresen értékelhetik. Az értékeléseket az Európai Bizottság Tunéziával együttműködésben végzi.
3. Az Európai Unió jogszabályai által előírt, a légi közlekedés védelmével kapcsolatos szabályozási követelmények és előírások Tunézia általi végrehajtása és alkalmazása az Európai Unió felelősségi körébe tartozó értékelés tárgyát képezi, amelyet a vegyes bizottság határozata hitelesít. A szóban forgó értékelést legkésőbb e megállapodás hatálybalépésétől számított három (3) éven belül el kell végezni.
4. A 7. cikk (Tisztességes verseny) (6) bekezdésében (Állami támogatások és segítség) foglalt rendelkezések e megállapodás aláírásától számított három (3) év elteltével alkalmazandók.

**A TUNISZ-KARTHÁGÓ NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉRRE VONATKOZÓ
ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK**

E megállapodás 2. cikke (3) bekezdésének c) pontja ellenére a Tunisz-Karthágó nemzetközi repülőtérre e megállapodás aláírásának időpontjától számított öt évig az alábbi átmeneti rendelkezések vonatkoznak kizárólag az engedélyezett személy- vagy kombinált járatok esetében:

1. Amennyiben Tunézia és egy EU-tagállam között kétoldalú megállapodás van hatályban, a kijelölés, valamint a harmadik és a negyedik szabadság szerinti jogok odaítélése a Tunisz-Karthágó nemzetközi repülőtérrel induló és oda érkező viszonylatban az említett kétoldalú megállapodásoknak megfelelően történik, függetlenül a járatsűrűségtől:
 - az érvényes működési engedéllyel rendelkező tunéziai légitársaságok számára, és
 - az Európai Unió azon tagállama által kiadott, érvényes működési engedéllyel rendelkező európai uniós légitársaságok számára, amelyből a járat indul, vagy ahova tart.
2. A Tunézia és a tagállamok között létrejött kétoldalú megállapodások szerinti egyszeres kijelölésű rendszerek kettős kijelölésű rendszerré válnak.

3. A Bermuda típusú rendelkezést tartalmazó meglévő kétoldalú megállapodások esetében az (1) bekezdést kell alkalmazni, és amennyiben a megállapodás aláírásának időpontjában kevesebb mint tíz (10) járat van érvényben, akkor a heti járatok számát tízben (10) állapítják meg, kivéve, ha a szerződő felek úgy döntenek, hogy kétoldalú megállapodásaik alapján ennél nagyobb járatsűrűséget állapítanak meg.
4. Azon tagállamok esetében, amelyekkel Tunézia nem rendelkezik kétoldalú légiközlekedési megállapodással, vagy ha a meglévő kétoldalú légiközlekedési megállapodás kevesebb mint heti tíz (10) járatsűrűségről rendelkezik a Tunisz-Karthágó nemzetközi repülőtérre, illetve reptérrel, az említett repülőtérrel induló és oda érkező járatok heti gyakoriságát heti tízben (10) rögzítik kettős kijelölésű rendszerben az érvényes működési engedéllyel rendelkező tunéziai légitársaságok számára és az Európai Unió azon tagállama által kiadott, érvényes működési engedéllyel rendelkező európai uniós légitársaságok számára, amelyből a járat indul, vagy ahova tart.
5. Az e melléklet 1., 3. és 4. pontjában említett járatsűrűség e megállapodás aláírását követő egy év elteltével évente 10 %-kal növelhető.
6. A szerződő felek az e melléklet értelmezésével és végrehajtásával kapcsolatos valamennyi kérdést a lehető leghamarabb megvitatják a vegyes bizottságban.

(Rendszeresen frissítendő)

A POLGÁRI REPÜLÉSRE ALKALMAZANDÓ SZABÁLYOK JEGYZÉKE

A tunéziai fél biztosítja, hogy a következő jogi aktusok vonatkozó rendelkezéseiben meghatározott szabályozási követelményeket és előírásokat – amint azt a fentiekben jelezték – e megállapodással összhangban végrehajtsák és alkalmazzák a Tunéziában alkalmazandó jogszabályokban, egyéb rendelkezésekben vagy eljárásokban. A tunéziai fél biztosítja, hogy az e jogi aktusokra vonatkozó valamennyi kiigazítást beillesszék a Tunéziában alkalmazandó jogszabályokba, egyéb rendelkezésekbe vagy eljárásokba.

A. A LÉGI KÖZLEKEDÉS LIBERALIZÁLÁSA ÉS A POLGÁRI REPÜLÉSRE VONATKOZÓ EGYÉB SZABÁLYOK

Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról.

Alkalmazandó rendelkezések: a 2., az 5., a 7., a 11. cikk, a 23. cikk (1) bekezdése, a 24. cikk és az I. melléklet.

Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről, az alábbival módosítva:

– a Bizottság 285/2010/EU rendelete (2010. április 6.)

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–8. cikk.

Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–11. cikk.

A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–9. cikk, a 11–21. cikk és a melléklet.

A 20. cikk (2) bekezdésének alkalmazásában „a Bizottság” helyett „a vegyes bizottság” értendő.

B. REPÜLÉSBIZTONSÁG

A polgári repülés biztonsága és az EASA alaprendelete

Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 690/2009/EK rendelete (2009. július 30.),
- az Európai Parlament és a Tanács 1108/2009/EK rendelete (2009. október 21.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–3. cikk (csak az első bekezdés) és a melléklet,

- a 6/2013/EU bizottsági rendelet (2013. január 8.),
- az (EU) 2016/4 bizottsági rendelet (2016. január 5.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–16. cikk, valamint az I–Vb. melléklet.

Légi műveletek

A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 800/2013/EU rendelete (2013. augusztus 14.),
- a Bizottság 71/2014/EU rendelete (2014. január 27.),
- a Bizottság 83/2014/EU rendelete (2014. január 29.),
- a Bizottság 379/2014/EU rendelete (2014. április 7.),
- a Bizottság (EU) 2015/140 rendelete (2015. január 29.),
- a Bizottság 2015/1329/EU rendelete (2015. július 31.),
- a Bizottság 2015/640/EU rendelete (2015. április 23.),
- a Bizottság (EU) 2015/2338 rendelete (2015. december 11.),

- a Bizottság (EU) 2016/1199 rendelete (2016. július 22.),
- a Bizottság (EU) 2017/363 rendelete (2017. március 1.),

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–9a. cikk, valamint az I–VIII. melléklet.

A Bizottság 1332/2011/EU rendelete (2011. december 16.) a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság (EU) 2016/583 rendelete (2016. április 15.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–5. cikk és a melléklet.

Légi személyzet

A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 290/2012/EU rendelete (2012. március 30.),
- a Bizottság 70/2014/EU rendelete (2014. január 27.),
- a Bizottság 245/2014/EU rendelete (2014. március 13.),

- a Bizottság (EU) 2015/445 rendelete (2015. március 17.),
- a Bizottság (EU) 2016/539 rendelete (2016. április 6.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–11. cikk, valamint az I–IV. melléklet.

Balesetek kivizsgálása

Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, az alábbival módosítva:

- az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–23. cikk, a 7. cikk (4) bekezdése és a 19. cikk kivételével (a 376/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezte).

A Bizottság 2012/780/EU határozata (2012. december 5.) a polgári légi közlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikkének (5) bekezdésével létrehozott, biztonsági ajánlások európai központi adattárához és az ajánlásokra adott válaszokhoz való hozzáférési jogokról.

Alkalmazandó rendelkezések: 1–5. cikk.

Kezdeti légi alkalmasság

A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 7/2013/EU rendelete (2013. január 8.),
- a Bizottság 69/2014/EU rendelete (2014. január 27.),
- a Bizottság (EU) 2015/1039 rendelete (2015. június 30.),
- a Bizottság (EU) 2016/15 végrehajtási rendelete (2016. január 7.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–10. cikk és az I. melléklet.

Folyamatos légialkalmasság

A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repülőtechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság (EU) 2015/1088 rendelete (2015. július 3.),

- a Bizottság (EU) 2015/1536 rendelete (2015. szeptember 16.),
- a Bizottság (EU) 2017/334 rendelete (2017. február 27.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–6. cikk, valamint az I–IV. melléklet.

Kiegészítő légialkalmassági előírások

A Bizottság (EU) 2015/640 rendelete (2015. április 23.) adott üzemeltetési típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról.

Repülőterek

A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–10. cikk, valamint az I–IV. melléklet.

Légiforgalmi szolgáltatás / léginavigációs szolgálatok

A Bizottság (EU) 2015/340 rendelete (2015. február 20.) a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekre és tanúsítványokra vonatkozó formai követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 805/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–10. cikk, valamint az I–IV. melléklet.

A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról.

Eseményjelentés

Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–7. cikk; a 9. cikk (3) bekezdése; a 10. cikk (2)–(4) bekezdése; a 11. cikk (1) és (7) bekezdése; a 13. cikk a (9) bekezdés kivételével; a 14–16. cikk; a 21. cikk, valamint az I–III. melléklet.

A Bizottság (EU) 2015/1018 végrehajtási rendelete (2015. június 29.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1. cikk, valamint az I–V. melléklet.

A Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légitársaságok európai légiközlekedés-biztonsági listája

A Bizottság 474/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság (EU) 2016/963 végrehajtási rendelete (2016. június 16.).

Műszaki előírások és közigazgatási eljárások a polgári repülés területén

A Tanács 3922/91/EGK rendelete (1991. december 16.) a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról, az alábbival módosítva:

- az Európai Parlament és a Tanács 1899/2006/EK rendelete (2006. december 12.),
- az Európai Parlament és a Tanács 1900/2006/EK rendelete (2006. december 20.),
- a Bizottság 8/2008/EK rendelete (2007. december 11.),
- a Bizottság 859/2008/EK rendelete (2008. augusztus 20.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–10. cikk a 4. cikk (1) bekezdése és a 8. cikk (2) bekezdése (második mondat) kivételével, a 12–13. cikk, valamint az I–III. melléklet.

C. A LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME

Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–15., a 18. és a 21. cikk, valamint a melléklet.

A Bizottság 272/2009/EK rendelete (2009. április 2.) a polgári légi közlekedés védelméről szóló 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet mellékletében foglalt közös alapkövetelmények kiegészítéséről, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 297/2010/EU rendelete (2010. április 9.),
- a Bizottság 720/2011/EU rendelete (2011. július 22.),
- a Bizottság 1141/2011/EU rendelete (2011. november 10.),
- a Bizottság (EU) 245/2013 rendelete (2013. március 19.).

A Bizottság 1254/2009/EU rendelete (2009. december 18.) a polgári légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelményektől való eltérést és alternatív védelmi intézkedések elfogadását a tagállamok számára lehetővé tevő feltételek meghatározásáról, az alábbival módosítva: a Bizottság (EU) 2096/2016 rendelete.

A Bizottság 18/2010/EU rendelete (2010. január 8.) a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a polgári légiközlekedés-védelem terén végrehajtandó nemzeti minőségbiztosítási programokra vonatkozó követelmények tekintetében való módosításáról.

Alkalmazandó rendelkezések: teljes egészében.

A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság (EU) 2015/2426 végrehajtási rendelete (2015. december 18.).

Alkalmazandó rendelkezések: teljes egészében, beleértve a mellékletet is.

D. LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÁS

Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet), az alábbival módosítva:

- az Európai Parlament és a Tanács 1070/2009/EK rendelete (2009. október 21.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–5. cikk, az 1. cikk (4) bekezdésének kivételével.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–4., a 6., és a 9–13. cikk.

Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginavigációs szolgálati rendelet), az alábbival módosítva:

- az Európai Parlament és a Tanács 1070/2009/EK rendelete (2009. október 21.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–18. cikk és az I. melléklet.

Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról (légtérrendelet), az alábbival módosítva:

- az Európai Parlament és a Tanács 1070/2009/EK rendelete (2009. október 21.).

Alkalmazandó rendelkezések: 1–9. cikk.

Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légitforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról (átjárhatósági rendelet), az alábbival módosítva:

- az Európai Parlament és a Tanács 1070/2009/EK rendelete (2009. október 21.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–10. cikk, valamint az I–V. melléklet.

Teljesítmény és díjak

A Bizottság 390/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének létrehozásáról.

A Bizottság 391/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról.

Hálózati funkciók

A Bizottság 677/2011/EU rendelete (2011. július 7.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 970/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. szeptember 12.),
- a Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–25. cikk, valamint a mellékletek.

A Bizottság 255/2010/EU rendelete (2010. március 25.) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.).
- a Bizottság (EU) 2016/1006 végrehajtási rendelete (2016. június 22.)

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–15. cikk, valamint a melléklet.

C(2011)4130

A Bizottság 2011. július 7-i határozata az egységes európai égbolt légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkcióihoz kapcsolódó hálózatkezelő kijelöléséről.

Funkcionális légtérblokk

A Bizottság 176/2011/EU rendelete (2011. február 24.) a funkcionális légtérblokkok kialakítását és módosítását megelőzően benyújtandó információkról.

Interoperabilitás

A Bizottság 1032/2006/EK rendelete (2006. július 6.) az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljából a repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelmények megállapításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 30/2009/EK rendelete (2009. január 16.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–9. cikk, valamint az I–V. melléklet.

A Bizottság 1033/2006/EK rendelete (2006. július 4.) az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervekre alkalmazandó eljárások követelményeiről, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 929/2010/EU végrehajtási rendelete (2010. október 18.),
- a Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.),

- a Bizottság 428/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 8., szerda),
- a Bizottság (EU) 2016/2120 végrehajtási rendelete (2016. december 2.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–5. cikk és a melléklet.

A Bizottság 633/2007/EK rendelete (2007. június 7.) az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljára szolgáló légiforgalmi üzenet továbbítási protokoll használatára vonatkozó követelmények megállapításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 283/2011/EU rendelete (2011. március 22.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–6. cikk, valamint az I–IV. melléklet.

A Bizottság 29/2009/EK rendelete (2009. január 16.) az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság (EU) 2015/310 végrehajtási rendelete (2015. február 26.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–14. cikk, valamint az I–III. melléklet.

A Bizottság 262/2009/EK rendelete (2009. március 30.) az egységes európai égbolt S-módú lekérdezési kódjainak összehangolt kiosztására és használatára vonatkozó követelmények megállapításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság (EU) 2016/2345 végrehajtási rendelete (2016. december 14.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–12. cikk, valamint az I–VI. melléklet.

A Bizottság 73/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségével kapcsolatos követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő meghatározásáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 1029/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. szeptember 26.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–13. cikk, valamint az I–X. melléklet.

A Bizottság 1206/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 22.) az egységes európai égbolton belül légtérel ellenőrzésre szolgáló légi jármű-azonosításra vonatkozó követelmények megállapításáról.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–11. cikk, valamint az I–VII. melléklet.

A Bizottság 1207/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 22.) az egységes európai égbolton belüli légtérel ellenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 1028/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. szeptember 26.),
- a Bizottság (EU) 2017/386 végrehajtási rendelete (2017. március 6.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–14. cikk, valamint az I–IX. melléklet.

A Bizottság 1079/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. november 16.) az egységes európai égbolton belüli beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelmények megállapításáról, az alábbival módosítva:

- a Bizottság 657/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. július 10.),
- a Bizottság (EU) 2016/2345 végrehajtási rendelete (2016. december 14.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–14. cikk, valamint az I–V. melléklet.

SESAR

A Tanács 219/2007/EK rendelete (2007. február 27.) az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról, az alábbival módosítva:

- a Tanács 1361/2008/EK rendelete (2008. december 16.),
- a Tanács 721/2014/EU rendelete (2014. június 16.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1. cikk (1)–(2) és (5)–(7) bekezdése, a 2. cikk, a 3. cikk, a 4. cikk (1) bekezdése és a melléklet.

A Bizottság 409/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a közös projektek meghatározásáról, az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv irányítási struktúrájának létrehozásáról, valamint a főterv kivitelezését támogató ösztönzők megállapításáról.

Alkalmazandó rendelkezések: 1–15. cikk.

A Bizottság 716/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. június 27.) az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv végrehajtását támogató kísérleti közös projekt létrehozásáról.

Légtér

A Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 23.) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–9. cikk és a melléklet.

A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról, az alábbival módosítva:

– a Bizottság (EU) 2015/340 rendelete (2015. február 20.),

- a Bizottság (EU) 2016/1185 rendelete (2016. július 20.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–10. cikk és a melléklet, beleértve a függelégeit.

E. KÖRNYEZET ÉS ZAJ

Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről, az 1137/2008/EK rendelettel és az (EU) 2015/996 irányelvvel módosítva.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–12. cikk, valamint az I–VI. melléklet.

A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről.

Alkalmazandó rendelkezések: a 14. cikk (1) bekezdésének b) pontja és a 14. cikk (2) bekezdése.

Az Európai Parlament és a Tanács 2006/93/EK irányelve (2006. december 12.) a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény második kiadásának (1988) 16. függeléke 1. kötete II. részének 3. fejezete hatálya alá tartozó repülőgépek üzemeltetésének szabályozásáról.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–5. cikk, valamint az I. és a II. melléklet.

Az Európai Parlament és a Tanács 598/2014/EU rendelete (2014. április 16.) az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–10. cikk, valamint az I. és a II. melléklet.

F. FOGYASZTÓVÉDELEM

A Tanács 2027/97/EK rendelete (1997. október 9.) a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről, az alábbival módosítva:

– az Európai Parlament és a Tanács 889/2002/EK rendelete (2002. május 13.).

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–6. cikk, valamint a mellékletek.

Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–16. cikk.

Az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–16. cikk, valamint az I. és a II. melléklet.

G. SZOCIÁLIS SZEMPONTOK

A Tanács 89/391/EGK irányelve (1989. június 12.) a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről, az alábbival módosítva:

- az Európai Parlament és a Tanács 2007/30/EK irányelve (2007. június 20.).

Alkalmazandó rendelkezések: 1–16. cikk.

A Tanács 2000/79/EK irányelve (2000. november 27.) az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közforgalmi Pilóták Szövetsége (ECA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodásról.

Alkalmazandó rendelkezések: a 2–3. cikk és a melléklet.

Az Európai Parlament és a Tanács 2003/88/EK irányelve (2003. november 4.) a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól.

Alkalmazandó rendelkezések: az 1–20. és a 22–23. cikk.
