



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 11 giugno 2021
(OR. fr)

7745/21

Fascicolo interistituzionale:
2021/0080 (NLE)

AVIATION 77
RELEX 299
OC 15
TU 4
MED 9

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Repubblica tunisina, dall'altro

ACCORDO EUROMEDITERRANEO
NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO
TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO,
E LA REPUBBLICA TUNISINA, DALL'ALTRO

INDICE

PREAMBOLO

ARTICOLO 1: Definizioni

TITOLO I: DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2: Diritti di traffico e programmazione delle rotte

ARTICOLO 3: Autorizzazione di esercizio

ARTICOLO 4: Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

ARTICOLO 5: Investimento nei vettori aerei

ARTICOLO 6: Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

ARTICOLO 7: Concorrenza leale

ARTICOLO 8: Attività commerciali

ARTICOLO 9: Dazi doganali e tasse

ARTICOLO 10: Oneri d'uso

ARTICOLO 11: Tariffe per il trasporto di passeggeri e merci

ARTICOLO 12: Dati statistici

TITOLO II: COOPERAZIONE REGOLAMENTARE

ARTICOLO 13: Sicurezza aerea

ARTICOLO 14: Protezione del trasporto aereo

ARTICOLO 15: Gestione del traffico aereo

ARTICOLO 16: Protezione dell'ambiente

ARTICOLO 17: Responsabilità dei vettori aerei

ARTICOLO 18: Protezione dei consumatori

ARTICOLO 19: Aspetti sociali

TITOLO III: DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI E FINALI

ARTICOLO 20: Interpretazione e attuazione

ARTICOLO 21: Comitato misto

ARTICOLO 22: Composizione delle controversie e arbitrato

ARTICOLO 23: Misure di salvaguardia

ARTICOLO 24: Relazioni con altri accordi

ARTICOLO 25: Dialogo regionale

ARTICOLO 26: Modifiche

ARTICOLO 27: Cessazione

ARTICOLO 28: Registrazione dell'accordo

ARTICOLO 29: Adesione di nuovi Stati membri all'Unione europea

ARTICOLO 30: Entrata in vigore

ARTICOLO 31: Versioni facenti fede

ALLEGATO I: Disposizioni transitorie

ALLEGATO I bis: Disposizioni transitorie relative all'aeroporto internazionale di
Tunisi-Cartagine

ALLEGATO II: Elenco delle norme applicabili all'aviazione civile

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA DI CROAZIA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

L'UNGHERIA,

LA REPUBBLICA DI MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

in quanto parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di seguito denominati congiuntamente "trattati UE", e Stati membri dell'Unione europea, di seguito denominati collettivamente "Stati membri dell'UE" e singolarmente "Stato membro dell'UE", e

L'UNIONE EUROPEA, di seguito denominata "Unione" o "UE",

da un lato, e

LA REPUBBLICA TUNISINA, di seguito denominata "Tunisia",

dall'altro,

di seguito denominate congiuntamente "parti ",

Gli Stati membri dell'UE e la Tunisia, in quanto parti della convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, unitamente all'Unione europea;

RICONOSCENDO che il presente accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo si inserisce nell'ambito del partenariato euromediterraneo previsto dalla dichiarazione di Barcellona del 28 novembre 1995;

PRESO ATTO della loro comune volontà di promuovere uno spazio aereo euromediterraneo basato sui principi del ravvicinamento e della cooperazione normativi, nonché sulla liberalizzazione dell'accesso al mercato in condizioni di equa concorrenza;

DESIDERANDO migliorare i servizi aerei e promuovere un sistema di trasporto aereo internazionale fondato sulla non discriminazione e su una concorrenza aperta e leale tra vettori aerei;

DESIDERANDO sostenere i rispettivi interessi nell'ambito del trasporto aereo;

RICONOSCENDO l'importanza della connettività di un trasporto aereo efficiente per promuovere gli scambi commerciali, il turismo, gli investimenti e lo sviluppo economico e sociale;

DESIDERANDO garantire il più elevato livello di sicurezza e di protezione del trasporto aereo e affermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro aeromobili tali da mettere in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidere negativamente sull'operatività del trasporto aereo e minare la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

PRESO ATTO della convenzione sull'aviazione civile internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

DETERMINATI a ottimizzare i potenziali benefici di una cooperazione regolamentare e di un'armonizzazione delle rispettive disposizioni legislative e regolamentari in materia di aviazione civile;

RICONOSCENDO i notevoli benefici potenziali che possono derivare da servizi aerei competitivi e da industrie dei trasporti aerei redditizie;

DESIDERANDO garantire ai vettori aerei eque condizioni di concorrenza;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni possono falsare la concorrenza tra vettori aerei e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo agli accordi aerei e alle intese esistenti tra le parti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i passeggeri, gli speditori, i vettori aerei, gli aeroporti e i loro addetti, nonché delle popolazioni delle due parti;

SOTTOLINEANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica internazionale in materia di aviazione;

AFFERMANDO la necessità di adottare misure urgenti per lottare contro i cambiamenti climatici e proseguire sulla via della cooperazione al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'aviazione in misura compatibile con gli accordi multilaterali in materia, in particolare attraverso l'attuazione di strumenti globali basati sul mercato, come concordato in occasione della 39^a assemblea dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), e in particolare con i pertinenti strumenti dell'ICAO e l'accordo di Parigi del 12 dicembre 2015 ai sensi della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici;

AFFERMANDO l'importanza di tutelare i consumatori e di raggiungere un adeguato livello di protezione di questi ultimi nel settore del trasporto aereo e riconoscendo la necessità di una reciproca cooperazione in materia;

RICONOSCENDO che l'incremento delle possibilità commerciali non è inteso come lesivo delle norme in materia di lavoro né degli standard sul lavoro delle parti e sottolineando l'importanza della dimensione sociale dell'aviazione internazionale e di una disamina degli effetti dell'apertura dell'accesso ai mercati per i lavoratori, l'occupazione e le condizioni lavorative;

OSSERVANDO l'importanza di migliorare l'accesso al capitale per il settore del trasporto aereo, al fine di portarne avanti lo sviluppo conformemente alla normativa vigente in ciascuna delle parti;

CONSIDERANDO che l'oggetto del presente accordo deve essere applicato in modo graduale e che un adeguato meccanismo permette di conseguire una sempre maggiore armonizzazione con la legislazione dell'Unione europea,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

Definizioni

Ai fini del presente accordo, se non diversamente disposto, si intende per:

- 1) "accordo": il presente accordo e i relativi allegati e appendici nonché le loro eventuali modifiche;
- 2) "trasporto aereo": il trasporto, effettuato mediante aeromobili, di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico a titolo oneroso, che include servizi aerei di linea e non di linea;
- 3) "determinazione della nazionalità": la constatazione che un vettore aereo intenzionato a operare servizi di trasporto aereo nell'ambito del presente accordo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 3 con riguardo alla proprietà, al controllo effettivo e al principale centro di attività;
- 4) "determinazione dell'idoneità": la constatazione che un vettore aereo intenzionato a operare servizi di trasporto aereo nell'ambito del presente accordo possiede una capacità finanziaria soddisfacente e le opportune competenze in materia di gestione ed è disposto a ottemperare alle disposizioni legislative e regolamentari delle parti nonché agli obblighi che disciplinano l'effettuazione di detti servizi;
- 5) "autorità competenti": gli organismi o enti pubblici responsabili delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;

- 6) "convenzione": la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, comprendente:
- a) ogni emendamento entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e ratificato sia dalla Tunisia sia dallo Stato membro o dagli Stati membri dell'Unione europea e pertinente per la questione di cui trattasi; e
 - b) ogni allegato o emendamento adottato a norma dell'articolo 90 della convenzione, a condizione che detto allegato o emendamento si applichi contemporaneamente per la Tunisia e per lo Stato membro o per gli Stati membri dell'Unione europea e sia pertinente per la questione di cui trattasi;
- 7) "costo totale": il costo della prestazione del servizio, maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative;
- 8) "trasporto aereo internazionale": il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di due o più Stati;
- 9) "parti": l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Tunisia, dall'altro;
- 10) "principale centro di attività": la sede principale o sociale di un vettore aereo situata nel territorio della parte in cui sono esercitate le maggiori funzioni finanziarie e il controllo operativo del vettore aereo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, conformemente alle autorizzazioni di esercizio rilasciate;

- 11) "scalo per scopi non commerciali": l'effettuazione di uno scalo per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci o posta nell'ambito di un trasporto aereo;
- 12) "tariffe per il trasporto di passeggeri": il prezzo che i passeggeri devono corrispondere ai vettori aerei, ai loro agenti o ad altri venditori di biglietti in contropartita del trasporto aereo (compresa ogni altra modalità di trasporto in relazione a questa) e le condizioni di applicazione di tale prezzo, tra cui la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia e altri servizi ausiliari;
- 13) "tariffe per il trasporto di merci": il prezzo da pagare per il trasporto aereo di merci (compresa ogni altra modalità di trasporto in relazione a questa) e le condizioni di applicazione di tale prezzo, tra cui la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia e altri servizi ausiliari;
- 14) "territorio": nel caso della Tunisia, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale sotto la sua sovranità e lo spazio aereo ad essi sovrastante e, nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, le aree territoriali, le acque interne e il mare territoriale degli Stati membri ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, conformemente alle disposizioni previste da tali trattati, e lo spazio aereo ad essi sovrastante;
- 15) "onere d'uso": un onere imposto ai vettori aerei a fronte dell'utilizzo di infrastrutture o di servizi aeroportuali, ambientali, per la navigazione aerea o per la protezione dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connessi;

- 16) "autoassistenza a terra": situazione in cui un utente si fornisce direttamente una o più categorie di servizi di assistenza a terra e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi; ai fini della presente definizione, gli utenti degli aeroporti non sono considerati terzi tra loro quando:
- a) uno detiene una partecipazione di maggioranza nell'altro; oppure
 - b) uno stesso soggetto detiene una partecipazione di maggioranza in ciascuno di essi;
- 17) "accordo di associazione": l'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica tunisina, dall'altra, firmato a Bruxelles il 17 luglio 1995;
- 18) "servizio concordato" e "rotta specificata": rispettivamente, un trasporto aereo internazionale e la rotta specificata a norma dell'articolo 2 (Diritti di traffico e programmazione delle rotte) del presente accordo;
- 19) "servizio aereo di linea": una serie di voli caratterizzata dall'insieme delle seguenti caratteristiche:
- a) su ogni volo sono messi a disposizione del pubblico posti o capacità di trasporto di merci o posta per acquisti individuali (direttamente presso il vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);

- b) i voli sono organizzati in modo da garantire il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:
 - in base a un orario pubblicato; oppure
 - con voli tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- 20) "servizio aereo non di linea": qualsiasi servizio aereo commerciale diverso dal servizio aereo di linea;
- 21) "vettore aereo": un'impresa in possesso di una licenza di esercizio valida o di un'autorizzazione equivalente valida;
- 22) "controllo effettivo": un complesso di diritti, rapporti contrattuali o ogni altro mezzo che, separatamente o congiuntamente e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso, conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, in particolare:
 - a) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di un'impresa;
 - b) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sull'esercizio delle attività dell'impresa;

- 23) "controllo regolamentare effettivo": gli elementi giustificativi del controllo regolamentare effettivo di un vettore aereo da parte di uno Stato sono i seguenti:
- a) il vettore aereo detiene una licenza o un permesso di esercizio validi rilasciati dall'autorità competente di tale Stato, come il certificato di operatore aereo;
 - b) il vettore aereo soddisfa i criteri del suddetto Stato relativi all'esercizio del trasporto aereo internazionale, come la prova dello stato di salute finanziario, la capacità di rispondere alla condizione dell'interesse pubblico e gli obblighi sulla garanzia del servizio;
- 24) "licenza di esercizio":
- i) nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, si tratta della licenza di esercizio e di ogni altro documento o certificato pertinente rilasciato ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità¹ e di ogni strumento che gli succeda;
 - ii) nel caso della Tunisia, si tratta delle licenze di esercizio, dei certificati, delle autorizzazioni o delle esenzioni rilasciati in virtù della legislazione tunisina vigente in materia;
- 25) "SESAR" (Single European Sky ATM Research): il programma di attuazione tecnica del cielo unico europeo che permetterà di coordinare e di sincronizzare la ricerca, lo sviluppo e l'applicazione delle nuove generazioni di sistemi di gestione del traffico aereo;

¹ GU UE L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

- 26) "diritto di quinta libertà": il diritto o il privilegio concesso da uno Stato ai vettori aerei di un altro Stato (lo Stato concessionario) di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che questi servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

Diritti di traffico e programmazione delle rotte

1. I diritti oggetto di questo articolo sono sottoposti alle disposizioni transitorie di cui all'allegato I e l'allegato I bis.

Programmazione delle rotte

2. Ognuna delle parti consente ai vettori aerei dell'altra parte di operare sulle rotte di seguito specificate:

- a) per i vettori aerei dell'Unione europea:

punti nell'Unione europea – punti intermedi – punti in Tunisia – punti situati oltre;

b) per i vettori aerei della Tunisia:

punti in Tunisia – punti intermedi – punti nell'Unione europea – punti situati oltre.

Diritti di traffico

3. Ciascuna parte concede all'altra parte i diritti di seguito specificati, consentendo ai vettori aerei dell'altra parte di effettuare il trasporto aereo internazionale:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare nel proprio territorio scali per scopi non commerciali;

c) il diritto di effettuare il trasporto aereo internazionale sulle seguenti rotte:

i) per i vettori aerei dell'Unione europea:

tra qualsiasi punto nell'Unione europea e qualsiasi punto in Tunisia;

ii) per i vettori aerei della Tunisia:

tra qualsiasi punto in Tunisia e qualsiasi punto nell'Unione europea;

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

Flessibilità operativa

4. I vettori aerei di entrambe le parti possono, a loro discrezione, su uno o su tutti i collegamenti delle rotte specificate al paragrafo 2:
- a) operare voli in una sola o in entrambe le direzioni;
 - b) combinare numeri di voli diversi su uno stesso aeromobile;
 - c) raggiungere punti intermedi, punti situati oltre e punti all'interno del territorio delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine secondo il paragrafo 2;
 - d) omettere scali in uno o più punti;
 - e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei suoi aeromobili verso un qualsiasi altro suo aeromobile in qualunque punto (cambio di aeromobile);
 - f) effettuare scali in qualsiasi punto, tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;
 - g) fare transitare traffico attraverso il territorio dell'altra parte;
 - h) combinare traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla provenienza di quest'ultimo; e

- i) raggiungere più di un punto con lo stesso servizio (coterminalizzazione).

La flessibilità operativa prevista dal presente paragrafo può essere esercitata senza limiti di direzione o geografici e senza perdita di qualsivoglia diritto di trasportare traffico concesso dal presente accordo, a condizione che:

- i) i servizi dei vettori aerei della Tunisia colleghino un punto in Tunisia;
- ii) i servizi dei vettori aerei dell'Unione europea colleghino un punto all'interno dell'Unione europea.

5. Entrambe le parti accordano a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso intende offrire in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, l'itinerario, l'origine e la destinazione del traffico, né il tipo o i tipi di aeromobili usati dai vettori dell'altra parte, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, di sicurezza della gestione del traffico aereo, ambientali o connesse alla tutela della salute o salvo disposizioni contrarie previste dal presente accordo.

6. Nessuna delle disposizioni del presente accordo deve essere interpretata in modo da conferire ai vettori aerei:

- a) della Tunisia il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro dell'Unione europea, passeggeri, bagagli, merci o posta destinati a un altro punto del territorio di tale Stato membro dell'Unione europea;

b) dell'Unione europea il diritto di imbarcare, nel territorio della Tunisia, passeggeri, bagagli, merci o posta destinati a un altro punto del territorio della Tunisia.

7. Fatto salvo l'articolo 24 (Relazioni con altri accordi), nessuna delle disposizioni del presente accordo deve essere interpretata in modo da conferire ai vettori aerei delle due parti l'esercizio dei diritti di traffico di quinta libertà sui punti intermedi e sui punti situati oltre sulle rotte specificate di cui al paragrafo 2.

8. Nel presente articolo, il riferimento ai punti deve essere interpretato come riferimento agli aeroporti di livello internazionale.

9. Nell'esercizio dei diritti e degli obblighi rispettivi in virtù del presente accordo, nessuna parte fa discriminazioni tra i vettori aerei dell'altra parte, in particolare sulla base della nazionalità.

10. Indipendentemente da ogni altra disposizione del presente accordo, una parte può rifiutare l'esercizio del trasporto aereo internazionale a destinazione o in provenienza dal territorio di un paese terzo se detta parte non ha con quest'ultimo rapporti diplomatici o in transito da tale territorio.

ARTICOLO 3

Autorizzazione di esercizio

1. Una volta ricevuta la domanda per l'autorizzazione di esercizio presentata da un vettore aereo di una delle parti, l'altra parte rilascia gli opportuni permessi tecnici e autorizzazioni di esercizio con tempi procedurali minimi, a condizione che:

- a) nel caso di un vettore aereo della Tunisia:
 - i) il vettore aereo abbia il suo principale centro di attività in Tunisia e disponga di una licenza di esercizio valida conformemente alla legislazione vigente in Tunisia; e
 - ii) il controllo regolamentare effettivo sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dalla Tunisia, responsabile del rilascio del relativo certificato di operatore aereo; e
 - iii) il vettore aereo sia detenuto, direttamente o tramite partecipazione di maggioranza, ed effettivamente controllato dalla Tunisia o dai suoi cittadini;
- b) nel caso di un vettore aereo dell'Unione europea:
 - i) il vettore aereo abbia il suo principale centro di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea ai sensi dei trattati UE e disponga di una licenza di esercizio valida conformemente alla legislazione dell'Unione europea; e

- ii) il controllo regolamentare effettivo sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dallo Stato membro responsabile del rilascio del relativo certificato di operatore aereo e l'autorità competente sia chiaramente individuata; e
 - iii) il vettore aereo sia detenuto, direttamente o tramite partecipazione di maggioranza, e sia effettivamente controllato da uno Stato membro o da Stati membri dell'Unione europea o dell'Associazione europea di libero scambio o dai cittadini di questi Stati membri, o da entrambi contemporaneamente;
- c) le disposizioni di cui all'articolo 13 (Sicurezza aerea) e all'articolo 14 (Protezione del trasporto aereo) siano rispettate; e
- d) il vettore aereo soddisfi i requisiti previsti dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dalla parte che esamina la domanda in materia di esercizio del trasporto aereo internazionale.
2. Al momento del rilascio delle autorizzazioni di esercizio e dei permessi tecnici, le parti trattano tutti i vettori aerei dell'altra parte in modo non discriminatorio.

3. Una volta ricevuta la domanda di autorizzazione presentata da un vettore aereo di una delle parti, le autorità competenti dell'altra parte riconoscono le determinazioni dell'idoneità o della nazionalità adottate dalle autorità competenti della prima parte, in relazione a tale vettore aereo, come se tali determinazioni fossero state effettuate da loro stesse e senza effettuare ulteriori accertamenti in materia, salvo nei casi stabiliti alle lettere a) e b) qui di seguito:

- a) se, una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo dell'altra parte o dopo aver concesso tale autorizzazione, le autorità competenti della parte ricevente hanno motivi specifici, fondati su un ragionevole dubbio, di ritenere che - nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte - le condizioni dell'articolo 3 (Autorizzazione di esercizio) per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni non siano rispettate, esse devono prontamente informarne tali autorità, suffragando debitamente la loro posizione. In questi casi ciascuna parte può chiedere l'avvio di consultazioni, cui possono partecipare anche rappresentanti delle autorità competenti delle due parti, o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema in questione. Tali richieste devono essere soddisfatte quanto prima. Se la questione sollevata resta irrisolta, ciascuna parte può sottoporla all'esame del comitato misto istituito in virtù dell'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo e può adottare, conformemente all'articolo 21, paragrafo 10, opportune misure di salvaguardia a norma dell'articolo 23 (Misure di salvaguardia);
- b) queste procedure non riguardano il riconoscimento delle determinazioni in relazione a:
 - i) certificati o licenze riguardanti la sicurezza;

- ii) disposizioni in materia di protezione; oppure
- iii) copertura assicurativa.

ARTICOLO 4

Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti di ciascuna parte possono rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio oppure sospendere o limitare le attività di un vettore aereo appartenente all'altra parte, se:

- a) nel caso di un vettore aereo della Tunisia:
 - il vettore aereo non ha il suo principale centro di attività in Tunisia o non dispone di una licenza di esercizio valida conformemente alla legislazione vigente in Tunisia; oppure
 - la Tunisia non esercita o non mantiene un controllo regolamentare effettivo sul vettore aereo oppure l'autorità competente non è chiaramente individuata; oppure
 - il vettore aereo non è detenuto, direttamente o tramite partecipazione di maggioranza, o non è effettivamente controllato dalla Tunisia o dai suoi cittadini;

- b) nel caso di un vettore aereo dell'Unione europea:
- il vettore aereo non ha il suo principale centro di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea ai sensi dei trattati UE o non dispone di una licenza di esercizio valida conformemente alla legislazione applicabile dell'Unione europea; oppure
 - lo Stato membro dell'Unione europea responsabile del rilascio del certificato di operatore aereo non esercita o non mantiene un controllo regolamentare effettivo sul vettore aereo oppure l'autorità competente non è chiaramente individuata; oppure
 - il vettore aereo non è detenuto, direttamente o tramite partecipazione di maggioranza, o non è effettivamente controllato da uno Stato membro o da Stati membri dell'Unione europea o dell'Associazione europea di libero scambio o da cittadini di questi Stati membri, o da entrambi contemporaneamente;
- c) il vettore aereo ha violato le disposizioni legislative o regolamentari di cui all'articolo 6 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari); oppure
- d) l'articolo 13 (Sicurezza aerea) e l'articolo 14 (Protezione del trasporto aereo) non sono osservati o fatti osservare;
- e) una parte ha dichiarato, conformemente all'articolo 7 (Concorrenza leale), che non sono soddisfatte le condizioni per un ambiente concorrenziale.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni del paragrafo 1, lettere c) e d), i diritti conferiti dal presente articolo sono esercitati solamente previa consultazione con le autorità competenti dell'altra parte.

ARTICOLO 5

Investimento nei vettori aerei

1. In deroga all'articolo 3 (Autorizzazione di esercizio) e all'articolo 4 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), e previa verifica da parte del comitato misto – conformemente all'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 8 – che, in virtù delle loro rispettive leggi, le parti o i loro cittadini possono acquisire una partecipazione di maggioranza o disporre del controllo effettivo di un vettore aereo dell'altra parte, le parti possono consentire che un vettore aereo della Tunisia sia detenuto tramite partecipazione di maggioranza o sia effettivamente controllato da Stati membri dell'UE o da loro cittadini o che un vettore aereo dell'Unione europea sia detenuto tramite partecipazione di maggioranza o sia effettivamente controllato dalla Tunisia o da suoi cittadini, conformemente alle condizioni del paragrafo 2 del presente articolo.

2. Per quanto riguarda il paragrafo 1 del presente articolo, gli investimenti delle parti sono autorizzati su base individuale in virtù di una decisione preventiva del comitato misto, conformemente all'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 2. Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra le parti e paesi terzi. L'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 10, non si applica a questo tipo di decisioni.

ARTICOLO 6

Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. Le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano sul territorio di una delle parti l'ingresso e l'uscita degli aeromobili impiegati nel trasporto aereo internazionale o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili devono essere osservate dai vettori aerei dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel suddetto territorio.
2. All'entrata, all'uscita e durante la permanenza di un aeromobile nel territorio di una parte, le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano su quel territorio l'ammissione e la partenza di passeggeri, equipaggio o merci (comprese le disposizioni riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e le misure di quarantena o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservate da questi passeggeri ed equipaggio o da chiunque agisca in loro nome e, per quanto riguarda le merci, dallo speditore dell'altra parte.
3. Ciascuna parte autorizza, sul proprio territorio, i vettori aerei dell'altra parte ad adottare misure volte a garantire che solo le persone in possesso dei documenti di viaggio necessari per l'ingresso sul loro territorio o per il transito nel territorio dell'altra parte possano essere trasportate.

ARTICOLO 7

Concorrenza leale

1. Le parti riconoscono come loro comune obiettivo quello di disporre di un ambiente concorrenziale leale e di eque e pari opportunità per consentire ai vettori aerei delle due parti di competere nell'erogazione dei servizi concordati sulle rotte specificate. Di conseguenza, le parti adottano ogni opportuna misura per garantire la piena osservanza di tale obiettivo.
2. Le parti affermano l'importanza di una concorrenza libera, leale e senza distorsioni per promuovere gli obiettivi del presente accordo e osservano che l'esistenza di un pieno diritto alla concorrenza e di un'autorità indipendente alla concorrenza, nonché l'applicazione sana ed efficace del loro diritto nazionale in materia di concorrenza sono essenziali ai fini di un'erogazione efficace dei servizi di trasporto aereo. Il diritto della concorrenza di ciascuna parte riguardante questioni contemplate dal presente articolo, quale periodicamente modificato, si applica alle attività dei vettori aerei sul territorio di entrambe le parti. Le parti condividono l'obiettivo della compatibilità e della convergenza del diritto della concorrenza e della sua effettiva applicazione. Esse cooperano, laddove opportuno e giustificato, a un'efficace applicazione del diritto della concorrenza, in particolare autorizzando i loro vettori aerei o altri cittadini a comunicare, conformemente alle loro norme e alla loro rispettiva giurisprudenza, le informazioni pertinenti riguardanti un'azione rientrante nel diritto della concorrenza promossa dalle autorità della concorrenza dell'altra parte.

3. Nessuna disposizione del presente accordo può compromettere o limitare l'autorità e i poteri degli organismi competenti in materia di concorrenza e degli organi giurisdizionali dell'una o dell'altra parte e della Commissione europea, né nuocervi e tutte le questioni relative all'applicazione della legislazione sulla concorrenza rimangono di esclusiva competenza di tali organismi competenti e organi giurisdizionali. Qualsiasi misura di una parte a titolo del presente articolo è pertanto intrapresa lasciando impregiudicata ogni eventuale misura adottata da tali organismi competenti e organi giurisdizionali.

4. Qualsiasi misura adottata in virtù del presente articolo è di esclusiva responsabilità delle parti ed è unicamente destinata all'altra parte o ai vettori aerei dell'altra parte che erogano servizi di trasporto aereo da o verso il territorio delle parti. Tale misura non può essere oggetto di una procedura di composizione delle controversie a norma dell'articolo 22 (Composizione delle controversie e arbitrato).

Concorrenza sleale

5. Ciascuna parte provvede a eliminare ogni forma di discriminazione o di pratica sleale tale da compromettere la possibilità dei vettori aerei dell'altra parte di competere lealmente ed equamente nella fornitura di servizi di trasporto aereo.

Sovvenzioni e aiuti pubblici

6. Nessuna parte concede né autorizza sovvenzioni o aiuti pubblici ai propri vettori aerei se tali sovvenzioni e aiuti sono tali da nuocere ingiustificatamente alla concorrenza leale ed equa nell'erogazione dei servizi di trasporto aereo dei vettori dell'altra parte. Questi aiuti o sovvenzioni possono comprendere in particolare sovvenzioni incrociate, compensazione di perdite di esercizio, conferimenti di capitale, aiuti non rimborsabili, garanzie, prestiti o assicurazioni a condizioni agevolate, protezione contro il fallimento, rinuncia al recupero di importi dovuti, rinuncia alla normale remunerazione delle risorse pubbliche impegnate, sgravi o esenzioni fiscali, compensazione di oneri finanziari imposti dalle autorità pubbliche e accesso, su basi discriminatorie e non commerciali, alle infrastrutture e ai servizi di navigazione aerea o aeroportuali, ai carburanti, alla movimentazione a terra, alla sicurezza, ai sistemi informatici di prenotazione, all'assegnazione di bande orarie o alle altre infrastrutture e servizi connessi necessari all'erogazione dei servizi di trasporto aereo.

7. La parte che conceda sovvenzioni o aiuti pubblici a un vettore aereo deve garantire la trasparenza di tali misure attraverso mezzi adeguati, compresa la richiesta al vettore aereo di indicare chiaramente e distintamente nel proprio bilancio la sovvenzione o l'aiuto in questione.

8. Ciascuna parte fornisce in tempi ragionevoli all'altra parte, su richiesta di quest'ultima, rendiconti finanziari relativi alle entità soggette alla propria giurisdizione e ogni altra informazione che l'altra parte possa ragionevolmente richiedere per garantire il rispetto delle disposizioni del presente articolo, tra cui informazioni dettagliate sulle sovvenzioni e gli aiuti ai sensi del paragrafo 6. La parte che chiede di accedere a queste informazioni può doverle trattare in maniera confidenziale.

9. Fatta salva ogni misura adottata dall'autorità competente in materia di concorrenza o dall'organo giurisdizionale incaricato dell'esecuzione delle norme di cui ai paragrafi 5 e 6:

- (a) se una delle parti ritiene che un vettore aereo sia oggetto di discriminazioni o di pratiche sleali ai sensi dei paragrafi 5 e 6 e ciò può essere dimostrato, essa può trasmettere osservazioni scritte all'altra parte. Dopo aver informato l'altra parte, ciascuna parte può altresì prendere contatto con le autorità pubbliche competenti nel territorio dell'altra parte, in particolare le amministrazioni nazionali, regionali e locali, per discutere delle questioni relative al presente articolo. Ognuna delle parti può inoltre chiedere che si svolgano consultazioni sulla questione con l'altra parte al fine di risolvere il problema. Le suddette consultazioni devono aver luogo entro trenta (30) giorni dalla ricezione della richiesta. Nel frattempo le parti si scambiano sufficienti informazioni per garantire un esame completo della questione oggetto di preoccupazione di una delle parti;
- (b) se le parti non riescono a risolvere la questione mediante consultazioni entro trenta (30) giorni dall'inizio di queste ultime o se le consultazioni non iniziano entro trenta (30) giorni dalla ricezione della richiesta relativa a un'asserita violazione dei paragrafi 5 e 6, la parte che ha richiesto le consultazioni ha il diritto di sospendere l'esercizio dei diritti concessi dal presente accordo ai vettori aerei dell'altra parte rifiutando, ritirando, revocando o sospendendo l'autorizzazione di esercizio; tale parte può anche applicare all'esercizio di tali diritti le condizioni che ritiene necessarie o imporre diritti o adottare altre misure. Qualsiasi provvedimento adottato ai sensi del presente paragrafo deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario per quanto riguarda portata e durata.

Antitrust

10. Ciascuna parte applica efficacemente la legislazione antitrust in conformità del paragrafo 2 e vieta ai vettori aerei:

- a) in relazione a ogni altro vettore aereo, di stipulare accordi, prendere decisioni o porre in essere pratiche concordate tali da pregiudicare i servizi di trasporto aereo da o verso tale parte e aventi per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza. Questo divieto può essere dichiarato inapplicabile quando tali accordi, decisioni o pratiche contribuiscono a migliorare la produzione o l'erogazione dei servizi o a promuovere il progresso tecnico o economico, riservando al contempo ai consumatori una congrua parte dell'utile che ne deriva ed evitando di: i) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi; ii) dare a tali vettori aerei la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi di cui trattasi; e
- b) abusare di una posizione dominante che possa compromettere i servizi di trasporto aereo da o verso questa parte.

11. Ciascuna delle parti affida esclusivamente alla propria autorità indipendente competente in materia di concorrenza o al proprio organo giurisdizionale competente l'applicazione della legislazione antitrust di cui al paragrafo 10 di cui sopra.

12. Fatta salva ogni misura adottata dall'autorità competente in materia di concorrenza o dall'organo giurisdizionale incaricato dell'esecuzione delle norme di cui al paragrafo 10, se una delle parti ritiene che un vettore aereo sia oggetto di un'asserita violazione del paragrafo 10 e ciò può essere dimostrato, essa può trasmettere osservazioni scritte all'altra parte. Dopo aver informato l'altra parte, ciascuna parte può altresì prendere contatto con le autorità pubbliche competenti nel territorio dell'altra parte, in particolare le amministrazioni nazionali, regionali e locali, per discutere delle questioni relative al presente articolo. Ciascuna delle parti può inoltre chiedere che si svolgano consultazioni sulla questione con l'altra parte al fine di risolvere il problema. Le suddette consultazioni devono aver luogo entro trenta (30) giorni dalla ricezione della richiesta. Nel frattempo le parti si scambiano sufficienti informazioni per garantire un esame completo della questione oggetto di preoccupazione di una delle parti.

13. Se le parti non riescono a risolvere la questione mediante consultazioni entro trenta (30) giorni dall'inizio di queste ultime o se le consultazioni non iniziano entro trenta (30) giorni dalla ricezione della richiesta su un'asserita violazione del paragrafo 10 e a condizione che l'autorità o l'organo giurisdizionale competente in materia di concorrenza abbia constatato una violazione delle norme antitrust, la parte che ha richiesto le consultazioni ha il diritto di sospendere l'esercizio dei diritti concessi dal presente accordo ai vettori aerei dell'altra parte rifiutando, ritirando, revocando o sospendendo l'autorizzazione di esercizio; può altresì applicare all'esercizio di tali diritti le condizioni che ritiene necessarie o ancora di imporre diritti o adottare altre misure. Qualsiasi provvedimento adottato ai sensi del presente paragrafo deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario per quanto riguarda portata e durata.

ARTICOLO 8

Attività commerciali

Fatte salve le disposizioni transitorie contenute nell'allegato I, le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni normative o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte A.

Esercizio di attività

1. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di attività da parte di operatori economici mettono in pericolo il conseguimento dei benefici previsti dal presente accordo. Per questo motivo le parti si impegnano ad avviare un processo efficace e reciproco di eliminazione degli ostacoli all'esercizio di attività da parte degli operatori economici di entrambe le parti, nei casi in cui detti ostacoli rischiano di frenare le operazioni commerciali, creare distorsioni di concorrenza o contrastare lo sviluppo di condizioni di concorrenza omogenee.

2. Il comitato misto di cui all'articolo 21 (Comitato misto) definisce un processo di cooperazione riguardante l'esercizio di attività e le opportunità commerciali. Esso segue i progressi compiuti nell'affrontare efficacemente gli ostacoli all'esercizio di attività da parte degli operatori economici e valuta periodicamente gli sviluppi, in particolare per quanto riguarda le modifiche legislative e regolamentari. A norma dell'articolo 21 (Comitato misto), una parte può indire una riunione di detto comitato allo scopo di discutere eventuali questioni concernenti l'applicazione del presente articolo.

Rappresentanti dei vettori aerei

3. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di aprire sul territorio dell'altra parte uffici e infrastrutture necessari alla prestazione dei servizi nell'ambito del presente accordo.

4. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto - conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte in materia di ingresso, permanenza e impiego di manodopera - di inviare e mantenere sul territorio dell'altra parte personale commerciale, amministrativo, addetto alle vendite, tecnico e operativo o altro personale specializzato necessario alle esigenze della fornitura dei servizi di trasporto aereo. Entrambe le parti si impegnano a facilitare e accelerare il rilascio dei permessi di lavoro eventualmente necessari al personale addetto agli uffici, conformemente al presente paragrafo, inclusi coloro che espletano mansioni temporanee per un periodo non superiore a novanta (90) giorni, nel rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari in vigore. I vettori aerei delle due parti non sono tenuti ad avere un partner locale.

Assistenza a terra

5. Fatto salvo quanto previsto al secondo comma, ciascun vettore aereo di una parte ha, nel territorio dell'altra parte, il diritto di:

a) provvedere da solo alle operazioni di assistenza a terra ("autoassistenza"); oppure

- b) selezionare uno dei prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

I diritti di cui al primo comma, lettere a) e b), sono soggetti esclusivamente ai vincoli specifici di spazio o di capacità derivanti dalla necessità di garantire l'utilizzo dell'aeroporto in totale sicurezza. Qualora detti vincoli ostacolino, impediscano o limitino l'autoassistenza e non vi sia un'effettiva concorrenza tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, la parte di cui trattasi deve garantire la disponibilità di tutti questi servizi per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base adeguata. Le tariffe per questi servizi devono essere stabilite secondo criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

6. Ciascun fornitore di servizi di assistenza a terra, che si tratti o meno di un vettore aereo, ha il diritto di fornire sul territorio dell'altra parte servizi di assistenza a terra ai vettori aerei operanti nello stesso aeroporto, purché ciò sia autorizzato e sia conforme alle leggi e ai regolamenti applicabili.

Assegnazione di bande orarie negli aeroporti

7. Ciascuna parte garantisce che procedure, orientamenti e norme per la gestione delle bande orarie applicabili agli aeroporti situati sul proprio territorio siano effettivamente applicati in modo indipendente, trasparente, effettivo e non discriminatorio e che non costituiscano un ostacolo all'accesso ai mercati.

Piani operativi, programmi e orari

8. La comunicazione dei piani operativi, dei programmi e degli orari dei servizi di trasporto aereo operati nell'ambito del presente accordo può essere richiesta da una parte unicamente a titolo informativo. In tal caso la parte che richiede tale comunicazione deve limitare al massimo, per gli intermediari del trasporto aereo e per i vettori aerei dell'altra parte, gli oneri amministrativi imposti dagli obblighi e dalle procedure in materia.

Vendite, spese in loco e trasferimento di fondi

9. Qualsiasi vettore aereo di una parte ha il diritto di provvedere alla vendita dei servizi di trasporto aereo e dei servizi ad essi collegati, per proprio conto o per conto di un altro vettore aereo, nel territorio dell'altra parte, direttamente o - a propria discrezione - tramite propri agenti, altri intermediari da esso nominati, attraverso internet o qualsiasi altro canale disponibile. Ogni vettore aereo ha il diritto di vendere questi servizi, e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile conformemente alla normativa nazionale vigente in materia di cambi.

10. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a sostenere le spese insorte nel territorio dell'altra parte segnatamente, ma non esclusivamente, per l'acquisto di carburante, in valuta locale o in valuta liberamente convertibile, nel rispetto della normativa nazionale vigente sui cambi e sul commercio estero.

11. Ciascun vettore aereo ha il diritto, su richiesta, di convertire in una valuta liberamente convertibile e di trasferire in qualsiasi momento e in qualsiasi modo, verso il paese di propria scelta, tutti i redditi locali eccedenti gli importi corrisposti in loco, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile al momento della richiesta di trasferimento.

Le procedure amministrative legate alla conversione e al trasferimento di questi redditi si applicano conformemente alla normativa valutaria vigente di ciascuna parte. Alla conversione e al trasferimento non si applicano oneri, tranne quelli normalmente previsti dalle banche per l'espletamento di tali operazioni.

Accordi di cooperazione commerciale

12. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi di trasporto aereo contemplati dal presente accordo, qualsiasi vettore aereo di una parte può stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con:

- a) uno o più vettori aerei delle parti; e
- b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e
- c) una o più imprese di trasporto di superficie (marittimo o terrestre) di qualsiasi paese;

a condizione che: i) il vettore che opera il servizio sia titolare di adeguati diritti di traffico, ii) i vettori che vendono il servizio dispongano dei diritti di esercizio delle rotte interessate e iii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere.

13. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri su un volo oggetto di accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, l'acquirente deve essere informato - al momento della vendita del biglietto aereo o al momento dell'accettazione, o in ogni caso prima di salire a bordo se si tratta di un volo in coincidenza senza accettazione - dell'identità del prestatore che gestisce i singoli segmenti del servizio.

Servizi di trasporto intermodale

14. In relazione al trasporto passeggeri, i prestatori dei servizi di trasporto di superficie non sono soggetti alle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il trasporto aereo per il semplice motivo che il trasporto di superficie è effettuato da un vettore aereo che opera con il proprio nome.

15. In deroga ad altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei e i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, a utilizzare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio delle parti o in paesi terzi, compreso il trasporto da o verso tutti gli aeroporti di livello internazionale dotati di installazioni doganali, incluso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo doganale a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o con mezzi di superficie, hanno accesso alle operazioni di accettazione e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi il trasporto di superficie o farlo eseguire da altri prestatori di servizi di trasporto di superficie, compresi altri vettori aerei o fornitori indiretti di servizi di trasporto merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere erogati a una tariffa forfetaria unica, comprensiva di tutto il trasporto aria-superficie, sempreché gli speditori non siano tratti in inganno circa il tipo e le modalità di tali trasporti.

Franchising e branding

16. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di stipulare accordi di franchising o di branding con società, compresi vettori aerei, dell'una o dell'altra parte o di paesi terzi, purché dispongano delle necessarie autorizzazioni e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate dalle parti a siffatti accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che opera effettivamente il servizio.

Leasing

17. I vettori aerei di ciascuna parte possono stipulare accordi relativi alla fornitura di aeromobili con o senza equipaggio per effettuare il trasporto aereo internazionale, con:

- a) qualsiasi vettore aereo delle parti; e
- b) uno o più vettori aerei di paesi terzi,

a condizione che tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano delle necessarie autorizzazioni e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate dalle parti a siffatti accordi. Nessuna delle parti esige che il vettore aereo che fornisce aeromobili detenga diritti di traffico a norma del presente accordo per le rotte su cui gli aeromobili saranno impiegati. Le parti possono stabilire che per detti accordi sia necessaria l'approvazione delle rispettive autorità competenti. Se una parte richiede tale approvazione, su basi non discriminatorie, essa deve limitare al massimo gli oneri amministrativi imposti dalle procedure in questione a carico dei vettori aerei.

ARTICOLO 9

Dazi doganali e tasse

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per un trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, come pure le normali dotazioni, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, le attrezzature di terra e parti di ricambio (motori compresi), le provviste di bordo (in particolare viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco e ogni altro articolo destinato alla vendita o al consumo dei passeggeri in quantità limitate durante il volo), nonché altri articoli utilizzati per l'operatività o la manutenzione dell'aeromobile impiegato nel trasporto aereo internazionale o utilizzati esclusivamente a tale fine sono esenti, sulla base della reciprocità, da tutte le restrizioni all'importazione, da imposte sulla proprietà o sul capitale, da dazi doganali, accise, tasse, diritti e oneri analoghi che:

- a) sono imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione europea; e
- b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità sono esenti da imposte, dazi, tasse, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati, anche:

- a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte e imbarcate in quantità ragionevoli su un aeromobile in partenza di un vettore aereo dell'altra parte impegnato in un trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate nel tratto di rotta sopra il territorio di cui sopra;
- b) attrezzature di terra e parti di ricambio (in particolare i motori) introdotte nel territorio di una parte per la manutenzione, la revisione o la riparazione di aeromobili di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;
- c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo, introdotti o forniti nel territorio di una parte, per essere utilizzati nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte impiegato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere utilizzate nel tratto di rotta sopra il territorio di cui sopra;
- d) materiale stampato, come previsto dalla legislazione doganale di ciascuna parte, introdotto o fornito nel territorio di una parte e preso a bordo su un aeromobile in partenza di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli siano destinati a essere utilizzati nel tratto di rotta sopra il territorio di cui sopra; e
- e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione usati negli aeroporti o nei terminali merci.

3. In deroga a eventuali disposizioni di senso contrario, nessuna disposizione del presente accordo impedisce a una delle parti di imporre, su basi non discriminatorie, tasse, imposte, dazi, diritti e oneri sul carburante fornito nel suo territorio e destinato a essere usato in un aeromobile di un vettore aereo che opera tra due punti del suo territorio.

4. Le normali attrezzature degli aeromobili, come pure i materiali, le forniture e le parti di ricambio di cui ai paragrafi 1 e 2, normalmente presenti a bordo degli aeromobili utilizzati da un vettore aereo di una delle parti, possono essere scaricati sul territorio dell'altra parte solo con la preventiva approvazione delle autorità doganali del territorio in questione. In tal senso è possibile chiedere che essi siano posti sotto la vigilanza o il controllo di dette autorità fin quando non saranno riesportati o ceduti conformemente alla vigente normativa doganale delle due parti.

5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche nel caso in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore aereo, alla quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di esenzioni simili, contratti riguardanti il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte degli elementi di cui ai paragrafi 1 e 2.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce a una parte di imporre tasse, imposte, dazi, diritti e oneri sulla vendita di articoli non destinati al consumo a bordo su un tratto di servizio di trasporto aereo tra due punti del proprio territorio nel quale sono permessi l'imbarco e lo sbarco.

7. I bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una parte sono esentati da imposte, dazi doganali, tasse e altri diritti e oneri analoghi, diversi da quelli basati sul costo del servizio fornito.

8. Si può chiedere che le attrezzature e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 siano poste sotto la vigilanza o il controllo delle autorità competenti.
9. Le disposizioni del presente accordo non incidono sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto, ad eccezione di detta imposta sulle importazioni.
10. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e la Tunisia intese a evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 10

Oneri d'uso

1. Fatte salve le disposizioni transitorie contenute nell'allegato I del presente accordo, le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte A.
2. Ciascuna parte garantisce che gli oneri d'uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o dagli enti competenti in materia ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di navigazione aerea e di controllo del traffico aereo siano calcolati in base ai costi e non siano discriminatori. In ogni caso tali oneri d'uso sono applicati ai vettori aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo.

3. Ciascuna parte garantisce che gli oneri d'uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o enti competenti in materia ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo di infrastrutture e servizi aeroportuali e di protezione del trasporto aereo e per infrastrutture e servizi connessi - ad eccezione dei diritti riscossi per l'erogazione dei servizi di cui all'articolo 8 (Attività commerciali), paragrafo 5 - siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori né discriminatori per nazionalità e che sono equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Fatto salvo l'articolo 15 (Gestione del traffico aereo), paragrafo 1, questi oneri possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto da autorità o enti competenti in materia per garantire infrastrutture e servizi aeroportuali e di protezione del trasporto aereo adeguati all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale interessato. Tali oneri d'uso possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di questi oneri sono forniti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso tali oneri d'uso sono applicati ai vettori aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

4. Ciascuna parte esige che le autorità o gli enti competenti in materia di riscossione di oneri sul proprio territorio e i vettori aerei che utilizzano i servizi e le infrastrutture avviino consultazioni e si scambino le informazioni necessarie per svolgere un accurato esame della congruità degli oneri d'uso, conformemente ai principi dei paragrafi 2 e 3. Ciascuna parte garantisce che le autorità o gli organismi competenti in materia di riscossione di oneri comunichino agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri d'uso, onde consentire loro di esprimere opinioni e osservazioni.

ARTICOLO 11

Tariffe per il trasporto di passeggeri e merci

1. Le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente le tariffe per il trasporto di passeggeri e merci sulla base di una concorrenza libera e leale.
2. Su basi non discriminatorie, ciascuna parte può chiedere che siano comunicate alle proprie autorità competenti le tariffe previste per i servizi che hanno origine nel proprio territorio prestati dai vettori aerei delle due parti, secondo modalità semplificate e unicamente a titolo informativo. È possibile prevedere che tale comunicazione da parte dei vettori aerei non sia effettuata prima dell'offerta iniziale della tariffa per il trasporto di passeggeri e merci.
3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni come le procedure e i requisiti relativi alla comunicazione delle tariffe per il trasporto di passeggeri e merci, nonché per discutere di tariffe ritenute inique, irragionevoli, discriminatorie o sovvenzionate.

ARTICOLO 12

Dati statistici

1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte, su basi non discriminatorie, i dati statistici disponibili e che possono essere ragionevolmente richiesti, riguardanti i servizi di trasporto aereo prestati nell'ambito del presente accordo, come previsto dalle rispettive disposizioni legislative e regolamentari delle due parti.

2. Le parti collaborano, soprattutto nell'ambito del comitato misto istituito in virtù dell'articolo 21 (Comitato misto), per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi di trasporto aereo prestati nell'ambito del presente accordo.

TITOLO II

COOPERAZIONE REGOLAMENTARE

ARTICOLO 13

Sicurezza aerea

1. Fatte salve le disposizioni transitorie contenute nell'allegato I, le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte B.

2. I certificati di aeronavigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze, rilasciati o convalidati da una parte e ancora in vigore, sono riconosciuti validi dalle autorità competenti dell'altra parte ai fini dell'esercizio del trasporto aereo previsto dall'accordo, sempreché le condizioni alla base del rilascio o della convalida di tali certificati, brevetti e licenze siano equivalenti o superiori alle norme minime eventualmente stabilite in base alla convenzione. Le autorità competenti hanno tuttavia la facoltà di non riconoscere la validità, ai fini del sorvolo del proprio territorio, dei brevetti di idoneità e delle licenze concessi o convalidati ai propri cittadini dalle autorità dell'altra parte.

3. Ciascuna parte può chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte.
4. Le parti dispongono affinché un aeromobile di una parte sospettato di inadempimento delle norme internazionali di sicurezza aerea, stabilite secondo la convenzione, e che atterri in un aeroporto aperto al traffico aereo internazionale, situato nel territorio dell'altra parte, sia soggetto a ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a verificare tanto la validità dei documenti dell'aeromobile e dell'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.
5. Le autorità competenti di una parte possono adottare tutte le misure opportune e immediate se hanno ragionevolmente motivo di ritenere che:
 - a) un aeromobile, un componente o l'utilizzo di un aeromobile non soddisfi, a seconda dei casi, le norme minime stabilite in base alla convenzione o ai requisiti normativi di cui all'allegato II, parte B;
 - b) sussistano gravi preoccupazioni che un aeromobile o il suo utilizzo possa non soddisfare, a seconda dei casi, le norme minime stabilite in base alla convenzione o ai requisiti normativi di cui all'allegato II, parte B;
 - c) sussistano gravi preoccupazioni in merito al mantenimento in vigore o alla corretta applicazione, a seconda dei casi, delle norme minime stabilite in base alla convenzione o ai requisiti normativi di cui all'allegato II, parte B.

6. Quando le autorità competenti di una parte decidono di intervenire a norma del paragrafo 5 devono provvedere a informare prontamente le autorità competenti dell'altra parte, giustificando la propria iniziativa.
7. Le misure adottate da una delle parti conformemente al paragrafo 5 sono sospese non appena vengono meno i motivi che le hanno determinate.
8. Se tuttavia le misure adottate in applicazione del paragrafo 5 non vengono sospese, pur essendo venuta a mancare la base per la loro adozione, le parti possono adire il comitato misto.

ARTICOLO 14

Protezione del trasporto aereo

1. Fatte salve le disposizioni transitorie contenute nell'allegato I, le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte C.
2. Con piena considerazione e mutuo rispetto per la sovranità di ciascuna, ogni parte può accettare che uno o più dei suoi aeroporti siano ispezionati dall'altra parte in relazione alle misure di protezione del trasporto aereo in essi adottate. Le parti provvedono a mettere in campo i meccanismi necessari a garantire lo scambio di informazioni sull'esito di tali ispezioni.

3. Le parti ribadiscono il reciproco obbligo di tutelare la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della convenzione, della convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento firmata a Montreal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti aderiscono a tali convenzioni, nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla protezione dell'aviazione civile di cui entrambe le parti sono firmatarie.

4. Le parti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria al fine di contrastare ogni minaccia per la protezione dell'aviazione civile, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili e di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, di loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle infrastrutture e servizi di navigazione aerea.

5. Nelle loro reciproche relazioni le parti agiscono conformemente alle norme per la protezione del trasporto aereo e, se e in quanto da loro applicate, conformemente alle pratiche raccomandate dall'ICAO e allegate alla convenzione, nella misura in cui tali disposizioni sono applicabili alle parti. Esse prescrivono che gli operatori degli aeromobili figuranti nei loro registri, gli operatori di aeromobili aventi il principale centro di attività o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano conformemente alle suddette disposizioni in materia di protezione dell'aviazione.

6. Le parti dispongono affinché nel loro rispettivo territorio vengano adottate misure efficaci per proteggere l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, compresi, ma non esclusivamente, i controlli dei passeggeri e dei bagagli a mano, i controlli dei bagagli da stiva, l'esame e i controlli di protezione delle persone diverse dai passeggeri (equipaggio compreso) e degli oggetti da essi trasportati, l'esame e i controlli di protezione della merce, della posta, delle provviste di bordo e delle forniture destinate agli aeroporti, nonché il controllo dell'accesso al lato volo e alle zone sterili. Tali misure vengono adattate in funzione dell'aggravarsi della minaccia per la protezione del trasporto aereo. Ciascuna parte accetta che i propri vettori aerei possano essere tenuti a osservare le disposizioni in materia di protezione del trasporto aereo di cui al paragrafo 5 e altre disposizioni sulla protezione del trasporto aereo richieste dall'altra parte all'entrata, all'uscita o durante la permanenza nel territorio dell'altra parte.

7. Con piena considerazione e mutuo rispetto per la sovranità di ciascuna, ogni parte può adottare misure di protezione, da comunicare prontamente all'altra parte, relativamente all'ingresso sul proprio territorio e misure di emergenza per far fronte a specifiche minacce per la protezione. Ciascuna parte prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta dell'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali di protezione per far fronte a una minaccia specifica. In tal senso, la prima parte tiene conto delle misure di protezione già applicate dall'altra parte e del punto di vista da questa espresso. Ogni parte riconosce tuttavia che nessuna disposizione del presente articolo è tale da limitare la possibilità che le parti hanno di rifiutare l'accesso nel proprio territorio a qualsiasi volo che, a loro giudizio, possa presentare una minaccia per la loro protezione. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in caso di emergenza, ciascuna parte informa preventivamente l'altra parte delle eventuali misure speciali di protezione che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo previsti dal presente accordo. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto di cui all'articolo 21 (Comitato misto) per discutere di tali misure di protezione.

8. Quando si verifica un sequestro illegale o una minaccia di sequestro illegale di un aeromobile civile o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza di questi aeromobili, dei loro passeggeri e del loro equipaggio, degli aeroporti o delle infrastrutture e servizi di navigazione aerea, le parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di altri provvedimenti appropriati, finalizzati a porre fine rapidamente e in totale sicurezza a tale evento o minaccia.

9. Ciascuna parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita che si trovi a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la partenza di tale aeromobile non sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Nella misura del possibile, tali misure vengono adottate a seguito di consultazioni reciproche.

10. Se una parte ha ragionevoli motivi di ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni del presente articolo in materia di protezione del trasporto aereo, può chiedere di intavolare consultazioni immediate con l'altra parte.

11. Fatto salvo l'articolo 4 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), se entro quindici (15) giorni dalla data della richiesta di cui al paragrafo 10 non si giunge a un accordo soddisfacente, la parte richiedente è legittimata a ritirare, revocare, limitare o assoggettare a determinate condizioni l'autorizzazione di esercizio di uno o più vettori aerei dell'altra parte.

12. Ove ciò sia giustificato da una minaccia immediata e straordinaria, ogni parte ha la facoltà di intraprendere un'azione provvisoria prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni di cui al paragrafo 11.

13. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 11 è sospesa una volta che l'altra parte si sia pienamente conformata al disposto del presente articolo.

ARTICOLO 15

Gestione del traffico aereo

1. Fatte salve le disposizioni transitorie contenute nell'allegato I, le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte D, e, per quanto riguarda gli ambiti non coperti dal quadro normativo dell'Unione europea, delle procedure dell'ICAO per i servizi di navigazione aerea nelle condizioni di seguito indicate.
2. Le parti s'impegnano a garantire il massimo livello di cooperazione nella gestione del traffico aereo al fine di estendere il cielo unico europeo alla Tunisia, migliorare le attuali norme di sicurezza e l'efficacia complessiva del traffico aereo generale in Europa, ottimizzare le capacità e ridurre al minimo i ritardi. A tal fine la Tunisia partecipa in qualità di osservatore ai lavori del comitato per il cielo unico europeo. Il comitato misto ha il compito di monitorare e di agevolare la cooperazione nell'ambito della gestione del traffico aereo.
3. Onde facilitare il conseguimento degli obiettivi sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:
 - a) la Tunisia adotta le misure necessarie per adeguare i propri servizi di navigazione aerea e le proprie strutture istituzionali e di monitoraggio della gestione del traffico aereo in base al cielo unico europeo, segnatamente in materia di sicurezza aerea;
 - b) in particolare, la Tunisia istituisce un'apposita autorità nazionale di controllo indipendente, almeno dal punto di vista funzionale, dal fornitore o dai fornitori di servizi di navigazione aerea;

- c) l'Unione europea coinvolge la Tunisia nelle pertinenti iniziative di carattere operativo nell'ambito dei servizi di navigazione aerea, dello spazio aereo e dell'interoperabilità derivanti dal cielo unico europeo, soprattutto attraverso:
- i) la cooperazione con la Tunisia o il suo coinvolgimento in un blocco funzionale di spazio aereo;
 - ii) la partecipazione alle funzioni di rete del cielo unico europeo, in particolare lo scambio di dati sui flussi di traffico;
 - iii) la convergenza verso i piani di attuazione di SESAR;
 - iv) il rafforzamento dell'interoperabilità; e
- d) le parti collaborano, nell'ambito dello schema di prestazione dell'Unione europea, con l'obiettivo di ottimizzare l'efficacia complessiva dei voli, ridurre i costi e migliorare la sicurezza e la capacità dei sistemi esistenti. La collaborazione verterà in particolare sugli strumenti di misurazione e d'esame degli indicatori di prestazione e sull'utilizzo degli strumenti relativi alla gestione e alla progettazione dello spazio aereo.

ARTICOLO 16

Protezione dell'ambiente

1. Fatte salve le disposizioni transitorie contenute nell'allegato I, le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte E.
2. Le parti sostengono la necessità di tutelare l'ambiente promuovendo uno sviluppo sostenibile dell'aviazione. Esse intendono collaborare per individuare le sfide legate all'impatto dell'aviazione sull'ambiente.
3. Le parti riconoscono l'importanza della collaborazione al fine di valutare e di limitare al massimo gli effetti dell'aviazione sull'ambiente coerentemente con gli obiettivi del presente accordo.
4. Le parti riconoscono l'importanza della lotta ai cambiamenti climatici e quindi dell'azione di contrasto alle emissioni di gas a effetto serra (GES) legate all'aviazione, sia a livello nazionale che internazionale. Le parti concordano di intensificare la cooperazione in questi ambiti, anche grazie a pertinenti accordi multilaterali, in particolare attraverso l'attuazione di strumenti globali basati sul mercato, come concordato in occasione della 39^a assemblea dell'ICAO, e l'utilizzo del meccanismo di sviluppo sostenibile istituito dall'articolo 6.4 dell'accordo di Parigi ai sensi della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici per lo sviluppo di strumenti internazionali globali basati sul mercato al fine di ridurre le emissioni dei GES nel settore dell'aviazione e ogni altro aspetto previsto dal suddetto articolo 6 di particolare interesse per le emissioni dovute all'aviazione internazionale

5. Le parti s'impegnano a garantire uno scambio di informazioni e un dialogo regolare tra esperti allo scopo di migliorare la collaborazione per limitare gli effetti dell'aviazione sull'ambiente, attraverso:

- a) la ricerca e lo sviluppo di tecnologie aeronautiche rispettose dell'ambiente;
- b) l'innovazione nella gestione del traffico aereo al fine di ridurre l'impatto ambientale dell'aviazione;
- c) la ricerca e lo sviluppo di nuovi carburanti sostenibili per l'aviazione;
- d) scambio di pareri su questioni concernenti gli effetti ambientali dell'aviazione e la riduzione delle emissioni del settore dell'aviazione aventi un impatto sul clima; e
- e) la mitigazione e il monitoraggio dell'inquinamento acustico, al fine di ridurre l'impatto dell'aviazione sull'ambiente.

6. Inoltre, nel rispetto dei rispettivi diritti e obblighi a livello multilaterale in materia di ambiente, le parti s'impegnano a migliorare la collaborazione, in particolare a livello finanziario e tecnologico, riguardo alle misure intese a ridurre le emissioni di GES provenienti dall'aviazione internazionale.

7. Le parti riconoscono la necessità di adottare misure opportune per prevenire o trattare gli effetti dell'aviazione sull'ambiente, a condizione che tali misure siano pienamente compatibili con i diritti e gli obblighi delle parti in base al diritto internazionale.

ARTICOLO 17

Responsabilità dei vettori aerei

Le parti ribadiscono i loro obblighi ai sensi delle convenzioni internazionali ratificate dalle due parti.

ARTICOLO 18

Protezione dei consumatori

Fatte salve le disposizioni transitorie contenute nell'allegato I, le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte F.

ARTICOLO 19

Aspetti sociali

1. Fatte salve le disposizioni transitorie contenute nell'allegato I, le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte G.

2. Le parti riconoscono l'importanza di esaminare l'impatto del presente accordo sulla forza lavoro, sull'occupazione e sulle condizioni lavorative. Esse si impegnano a collaborare sulle questioni attinenti al lavoro nel contesto del presente accordo, in particolare per quanto riguarda l'incidenza sull'occupazione, i diritti fondamentali nel lavoro, le condizioni lavorative, la tutela sociale e il dialogo sociale.
3. Attraverso le loro legislazioni, regolamentazioni e prassi, le parti s'impegnano a promuovere elevati livelli di tutela in ambito sociale e occupazionale nel settore dell'aviazione civile.
4. Le parti riconoscono i notevoli benefici che si ottengono quando ai significativi vantaggi economici prodotti dall'apertura e dalla competitività dei mercati si accompagnano elevate garanzie per i lavoratori. Le parti danno attuazione al presente accordo in modo da contribuire al conseguimento di standard di lavoro elevati, indipendentemente dalla proprietà o dalla natura dei vettori aerei interessati, e da garantire che i diritti e i principi stabiliti dalle rispettive legislazioni non siano compromessi, ma attuati in modo efficace.
5. Le parti s'impegnano a garantire la promozione e l'efficace attuazione nelle loro legislazioni e pratiche delle norme fondamentali del lavoro riconosciute a livello internazionale, quali contenute nelle convenzioni fondamentali dell'organizzazione internazionale del lavoro, ratificate dalla Tunisia e dagli Stati membri dell'UE.
6. Le parti s'impegnano a promuovere anche altre norme e accordi internazionalmente riconosciuti in ambito sociale e occupazionale e rilevanti nel settore dell'aviazione civile e a garantirne un'efficace attuazione e applicazione nelle proprie legislazioni nazionali.

7. Ognuna delle parti può chiedere che venga indetta una riunione del comitato misto per esaminare le questioni occupazionali che ritiene importanti.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI E FINALI

ARTICOLO 20

Interpretazione e attuazione

1. Le parti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, atte a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa compromettere il raggiungimento degli obiettivi del presente accordo.
2. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio della corretta attuazione del presente accordo.
3. Ciascuna parte fornisce all'altra parte tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria, fatti salvi le leggi e i regolamenti applicabili della parte interessata, in caso di indagini su eventuali infrazioni condotte dall'altra parte nell'ambito delle competenze previste dal presente accordo.

4. Quando le parti agiscono in virtù dei poteri che sono loro conferiti dal presente accordo in ambiti che presentano interesse per l'altra parte e che riguardano autorità o imprese dell'altra parte, le autorità competenti di questa altra parte devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che venga assunta una decisione definitiva.

ARTICOLO 21

Comitato misto

1. Viene istituito un comitato composto da rappresentanti delle parti ("comitato misto") e responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione del presente accordo. A tal fine il comitato emana raccomandazioni e adotta decisioni nei casi previsti dal presente accordo.
2. Il comitato misto conduce i propri lavori e adotta le proprie decisioni su base consensuale. Le decisioni prese dal comitato misto sono vincolanti per le parti.
3. Il comitato misto adotta con decisione il proprio regolamento interno.
4. Il comitato misto si riunisce ove necessario e comunque almeno una volta all'anno. Ciascuna parte può richiedere la convocazione di una riunione del comitato misto.

5. Le parti possono inoltre chiedere che venga convocata una riunione del comitato misto per cercare di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. Tale riunione deve avere luogo il prima possibile e comunque non oltre due (2) mesi dalla data di ricezione della richiesta, salvo se diversamente concordato dalle parti.

6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in seno al comitato misto.

7. Il comitato misto deve convalidare tramite decisione la valutazione dell'Unione europea sull'attuazione e sull'applicazione, da parte della Tunisia, dei requisiti normativi e delle norme previsti dalla legislazione dell'Unione europea, come descritto all'allegato I, punto 1.

8. Il comitato misto esamina sia le questioni relative agli investimenti nei vettori aerei delle parti, sia quelle sui cambiamenti nel controllo effettivo dei vettori delle parti.

9. Inoltre il comitato misto promuove la cooperazione, segnatamente ma non esclusivamente, attraverso le seguenti azioni:

- a) esaminando le condizioni di mercato che incidono sui servizi di trasporto aereo contemplati dal presente accordo;

- b) trovando una soluzione efficace alle questioni relative all'esercizio di attività e alle possibilità commerciali di cui all'articolo 8 (Attività commerciali), che possono ostacolare in particolare l'accesso al mercato e il regolare svolgimento dei servizi di trasporto aereo previsti dal presente accordo, quale strumento per garantire condizioni di una concorrenza leale e un'armonizzazione normativa, e riducendo i vincoli normativi per la prestazione dei servizi di trasporto aereo;
- c) scambiando informazioni anche in merito a eventuali modifiche a legislazioni, regolamentazioni e politiche delle rispettive parti che potrebbero influire sui servizi di trasporto aereo;
- d) valutando gli ambiti che potrebbero essere inclusi nel presente accordo e soprattutto raccomandando eventuali modifiche all'accordo stesso o condizioni e procedure di adesione di altre parti al presente accordo;
- e) esaminando questioni di carattere generale attinenti a investimenti, proprietà e controllo;
- f) promuovendo la cooperazione regolamentare e l'impegno delle parti a giungere al reciproco riconoscimento e all'armonizzazione di norme e misure;
- g) promuovendo eventuali consultazioni su questioni inerenti al trasporto aereo affrontate nell'ambito delle organizzazioni internazionali, nei rapporti con i paesi terzi e nelle intese multilaterali, in particolare allo scopo di valutare l'ipotesi di adottare un approccio comune;

- h) facilitando lo scambio di informazioni statistiche tra le parti allo scopo di monitorare lo sviluppo dei servizi di trasporto aereo nell'ambito del presente accordo; e
- i) esaminando le conseguenze sociali del presente accordo quale applicato e fornendo risposte adeguate alle preoccupazioni ritenute legittime.

10. Se il comitato misto non adotta una decisione entro sei (6) mesi dalla data in cui gli viene sottoposta una questione, le parti possono adottare le opportune misure di salvaguardia temporanee a norma dell'articolo 23 (Misure di salvaguardia).

11. Il presente accordo non osta a iniziative di cooperazione e a discussioni tra le autorità competenti delle parti in contesti diversi dal comitato misto, in particolare su protezione, sicurezza, ambiente, gestione del traffico aereo, infrastrutture aeroportuali, concorrenza e tutela dei consumatori. Le parti informano il comitato misto degli esiti di queste iniziative di cooperazione e discussioni che potrebbero ripercuotersi sull'attuazione del presente accordo.

ARTICOLO 22

Composizione delle controversie e arbitrato

1. Le controversie relative all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, escluse le questioni di cui all'articolo 7 (Concorrenza leale), che non siano risolte mediante una riunione del comitato misto possono essere deferite a una persona o a un ente in vista di una decisione concordata tra le parti. Qualora le parti non si accordino in tal senso, la controversia è sottoposta ad arbitrato, su richiesta di una di esse, conformemente alle procedure enunciate nel presente articolo.
2. La richiesta di arbitrato è sottoposta all'altra parte per iscritto. La parte ricorrente indica nella propria richiesta la specifica misura contestata e spiega chiaramente i motivi dell'incompatibilità di tale misura con il presente accordo.
3. Salvo diversa decisione delle parti, le questioni rimaste irrisolte saranno sottoposte a un collegio arbitrale composto da tre arbitri e così costituito:
 - a) ciascuna parte designa un arbitro entro venti (20) giorni dalla ricezione della richiesta di arbitrato. Entro trenta (30) giorni dalla designazione di questi due arbitri, questi ultimi nominano di comune accordo un terzo arbitro che funge da presidente del collegio arbitrale;

- b) se una delle parti non riesce a designare un arbitro o se il terzo arbitro non è nominato conformemente alla lettera a), ciascuna parte può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di designare, a seconda dei casi, uno o più arbitri entro trenta (30) giorni dalla ricezione della richiesta. Se il presidente del consiglio dell'ICAO è un cittadino della Tunisia o di uno Stato membro, la nomina è effettuata dal vicepresidente più anziano del consiglio, non escluso per questo motivo.
4. Il collegio arbitrale viene considerato istituito alla data in cui l'ultimo dei tre arbitri accetta la propria nomina.
5. Su richiesta di una delle parti, il collegio arbitrale si pronuncia entro dieci (10) giorni dalla sua costituzione circa l'effettiva urgenza del caso.
6. Su richiesta di una delle parti, il collegio arbitrale può ordinare all'altra parte di applicare provvedimenti correttivi provvisori, in attesa della decisione definitiva.
7. Il collegio arbitrale presenta alle parti una relazione intermedia che espone le constatazioni dei fatti, l'applicabilità delle pertinenti disposizioni e le motivazioni fondamentali alla base delle sue constatazioni e raccomandazioni entro novanta (90) giorni dalla data della sua costituzione. Qualora non ritenga possibile rispettare questo termine, il presidente del collegio arbitrale informa per iscritto le parti precisando i motivi del ritardo e la data in cui il collegio prevede di presentare la relazione intermedia. In ogni caso tale relazione intermedia non può essere comunicata oltre centoventi (120) giorni dalla costituzione del collegio.

8. Una parte può presentare al collegio arbitrale una richiesta scritta di riesame di aspetti particolari della relazione intermedia entro quattordici (14) giorni dalla comunicazione di quest'ultima.

9. In caso di emergenza, il collegio arbitrale si adopera per presentare la relazione intermedia entro quarantacinque (45) giorni e, in ogni caso, non oltre sessanta (60) giorni dalla data della sua costituzione. Una parte può richiedere per iscritto al collegio arbitrale di rivedere alcuni aspetti particolari della relazione intermedia entro sette (7) giorni dalla comunicazione della stessa.

10. Dopo aver esaminato ogni osservazione scritta delle parti sulla relazione intermedia, il collegio arbitrale può modificare la relazione e procedere a ogni ulteriore esame da esso ritenuto opportuno. Le constatazioni della decisione finale devono contenere un'analisi adeguata delle motivazioni addotte durante la fase di riesame intermedio e rispondere chiaramente alle domande e osservazioni delle parti.

11. Il collegio arbitrale comunica alle parti la decisione finale entro centoventi (120) giorni dalla sua costituzione. Qualora non ritenga possibile rispettare questo termine, il presidente del collegio arbitrale informa per iscritto le parti precisando i motivi del ritardo e la data in cui il collegio prevede di presentare la decisione finale. In ogni caso tale decisione finale non può essere comunicata oltre centocinquanta (150) giorni dalla costituzione del collegio arbitrale.

12. In caso di emergenza, il collegio arbitrale si adopera per comunicare la decisione finale entro sessanta (60) giorni dalla sua costituzione. Qualora non ritenga possibile rispettare questo termine, il presidente del collegio arbitrale informa per iscritto le parti precisando i motivi del ritardo e la data in cui il collegio prevede di presentare la decisione finale. In ogni caso tale decisione finale non può essere pronunciata oltre settantacinque (75) giorni dalla costituzione del collegio arbitrale.

13. Le parti possono presentare richieste di spiegazione della decisione finale entro dieci (10) giorni dalla comunicazione della stessa e ogni spiegazione è fornita entro quindici (15) giorni dalla ricezione della richiesta.

14. Se il collegio arbitrale stabilisce che è stata commessa una violazione del presente accordo e se la parte responsabile non si adegua alla decisione finale del collegio o non raggiunge un accordo con l'altra parte in merito a una soluzione reciprocamente soddisfacente entro quaranta (40) giorni dalla comunicazione della decisione definitiva del collegio, l'altra parte può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili derivanti dal presente accordo o sospendere in parte, o eventualmente del tutto, l'attuazione del presente accordo fin quando la parte responsabile non si sia adeguata alla decisione definitiva del collegio o fin quando le parti non siano giunte a un accordo su una soluzione reciprocamente soddisfacente.

ARTICOLO 23

Misure di salvaguardia

1. Ognuna delle parti può prendere le misure del caso se ritiene che l'altra parte sia venuta meno a uno degli obblighi previsti dal presente accordo. Le misure di salvaguardia sono limitate, per campo di applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o per ristabilire l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.
2. La parte che prospetti l'adozione di misure di salvaguardia deve informarne l'altra parte tramite il comitato misto e fornire tutte le informazioni necessarie.
3. Le parti avviano immediate consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione reciprocamente accettabile.
4. Fatti salvi l'articolo 3 (Autorizzazione di esercizio), paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 4 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), paragrafo 1, lettera d), la parte interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia prima che sia trascorso un mese dalla comunicazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, a meno che la procedura di consultazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo non si sia conclusa prima di tale termine.

5. La parte interessata comunica senza indugio al comitato misto le misure intraprese fornendo a quest'ultimo tutte le informazioni necessarie.
6. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 24

Relazioni con altri accordi

1. Le disposizioni del presente accordo prevalgono sulle disposizioni in materia previste dagli accordi e dalle intese esistenti tra le parti al momento della sottoscrizione del presente accordo, salvo quanto previsto dal paragrafo 2.
2. A condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra vettori aerei dell'Unione europea sulla base della nazionalità:
 - a) possono continuare a essere esercitati i diritti di traffico esistenti e le disposizioni o i trattamenti più favorevoli, in materia di proprietà, diritti di traffico, capacità, frequenze, tipo o cambio di aeromobili, code-sharing e tariffazione degli accordi o delle intese tra le parti, che siano già esistenti al momento della sottoscrizione del presente accordo, che non siano contemplati dal presente accordo o che siano più favorevoli o flessibili in termini di libertà per i vettori aerei interessati rispetto a quanto previsto dal presente accordo;

b) in caso di controversia tra le parti, per stabilire se le disposizioni o i trattamenti ai sensi degli accordi o delle intese tra le parti siano più favorevoli o flessibili, la risoluzione è trovata nell'ambito del meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 22 (Composizione delle controversie e arbitrato). Anche eventuali controversie sulla relazione tra disposizioni o trattamenti contraddittori sono risolte nell'ambito del meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 22.

3. Se le parti aderiscono a un accordo multilaterale o approvano una decisione dell'ICAO o di qualsiasi altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, esse si consultano in seno al comitato misto conformemente all'articolo 21 (Comitato misto) in tempo utile per stabilire se il presente accordo debba essere rivisto per tenere conto di tali sviluppi.

ARTICOLO 25

Dialogo regionale

Le parti si impegnano a instaurare un dialogo continuo volto a garantire la coerenza del presente accordo con il processo di Barcellona, avendo come obiettivo finale il conseguimento di uno spazio aereo euromediterraneo comune. Per questo motivo viene valutata in seno al comitato misto, conformemente all'articolo 21, paragrafo 9 (Comitato misto), la possibilità di concordare reciprocamente modifiche per tenere conto di altri accordi euromediterranei in materia nel settore del trasporto aereo.

ARTICOLO 26

Modifiche

1. Se una delle parti desidera modificare il presente accordo, deve informare il comitato misto.
2. Eventuali modifiche del presente accordo possono essere decise congiuntamente dalle parti a seguito di consultazioni tenute in conformità dell'articolo 21 (Comitato misto). Tali modifiche entrano in vigore in conformità dell'articolo 30 (Entrata in vigore).
3. Su proposta di una parte e conformemente al disposto del presente articolo, il comitato misto può decidere, su base consensuale, di modificare gli allegati del presente accordo.
4. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente accordo, quest'ultimo non pregiudica il diritto di ciascuna parte di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o di modificare la propria legislazione vigente sul trasporto aereo o su un ambito connesso di cui all'allegato II.
5. Se una delle parti intende adottare nuove disposizioni legislative o modificare la propria legislazione vigente sul trasporto aereo o su un ambito connesso di cui all'allegato II, deve informare l'altra parte secondo modalità adeguate e nella misura del possibile. Su richiesta di una delle parti, è possibile procedere a uno scambio di opinioni in seno al comitato misto.

6 Non appena una delle parti adotta nuove disposizioni legislative o modifiche della propria legislazione vigente sul trasporto aereo o su un ambito connesso di cui all'allegato II che possano influenzare il regolare funzionamento del presente accordo, essa ne informa l'altra parte entro trenta (30) giorni dall'avvenuta adozione o modifica. Su richiesta di una qualsiasi delle parti, il comitato misto procede entro sessanta (60) giorni a uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tale adozione o modifica sul regolare funzionamento del presente accordo.

7. Successivamente allo scambio di opinioni di cui al paragrafo 6 del presente articolo, il comitato misto:

- a) adotta una decisione di revisione dell'allegato II al fine di inserirvi, eventualmente su base di reciprocità, le nuove disposizioni legislative o le modifiche apportate alla legislazione interessata;
- b) adotta una decisione avente per effetto di considerare le nuove disposizioni legislative o le modifiche in questione conformi al presente accordo; oppure
- c) raccomanda eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

ARTICOLO 27

Cessazione

Ciascuna parte può comunicare per iscritto all'altra parte in qualsiasi momento, attraverso i canali diplomatici, la propria decisione di porre fine al presente accordo. Detta comunicazione viene trasmessa contemporaneamente all'ICAO e al segretariato delle Nazioni Unite. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in corso, dopo un anno dall'avvenuta comunicazione scritta della cessazione dell'accordo, a meno che tale comunicazione non sia ritirata di comune accordo tra le parti prima della scadenza di detto periodo.

ARTICOLO 28

Registrazione dell'accordo

Il presente accordo e tutte le sue eventuali modifiche sono registrati presso l'ICAO, conformemente all'articolo 83 della convenzione, e presso il segretariato delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite, dopo la loro entrata in vigore.

ARTICOLO 29

Adesione di nuovi Stati membri all'Unione europea

1. Il presente accordo può essere aperto alla partecipazione degli Stati che abbiamo aderito all'Unione europea dopo la firma dell'accordo stesso.

2. Uno Stato membro dell'Unione europea diventa parte del presente accordo depositando un atto di adesione presso il segretariato generale del Consiglio dell'UE, il quale provvede a informare le parti e la Commissione europea del deposito dell'atto di adesione e della data di quest'ultimo. L'adesione si intende effettiva trascorsi trenta giorni dal deposito dell'atto di adesione.

3. I paragrafi 1 e 2 dell'articolo 24 del presente accordo si applicano *mutatis mutandis* agli accordi e alle intese esistenti al momento dell'adesione di uno Stato membro dell'Unione europea.

ARTICOLO 30

Entrata in vigore

Il presente accordo entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche tra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo. Ai fini di tale scambio, la Tunisia consegna al segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri, mentre il segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna alla Tunisia la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

Il segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea è il depositario del presente accordo.

ARTICOLO 31

Versioni facenti fede

Il presente accordo è redatto in duplice esemplare in lingua bulgara, ceca, croata, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, irlandese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese e araba, tutti i testi facenti facente ugualmente fede.

IN FEDE DI CHE, i plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati a questo fine, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a [...], addì [...]

Per il Regno del Belgio

Per la Repubblica di Bulgaria

Per la Repubblica ceca

Per il Regno di Danimarca

Per la Repubblica federale di Germania

Per la Repubblica di Estonia

Per l'Irlanda

Per la Repubblica ellenica

Per il Regno di Spagna

Per la Repubblica francese

Per la Repubblica di Croazia

Per la Repubblica italiana

Per la Repubblica di Cipro

Per la Repubblica di Lettonia

Per la Repubblica di Lituania

Per il Granducato di Lussemburgo

Per l'Ungheria

Per la Repubblica di Malta

Per il Regno dei Paesi Bassi

Per la Repubblica d'Austria

Per la Repubblica di Polonia

Per la Repubblica portoghese

Per la Romania

Per la Repubblica di Slovenia

Per la Repubblica slovacca

Per la Repubblica di Finlandia

Per il Regno di Svezia

Per l'Unione europea

Per la Repubblica tunisina

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. L'attuazione e l'applicazione da parte della Tunisia dei requisiti normativi e delle norme previsti dalla legislazione dell'Unione europea sul trasporto aereo, indicati nell'allegato II, sono soggette a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea, da convalidare tramite decisione del comitato misto. Tale valutazione deve essere effettuata entro due (2) anni dall'entrata in vigore del presente accordo.
2. La graduale convergenza della Tunisia verso l'attuazione dei requisiti normativi e delle norme previsti dalla legislazione dell'Unione europea sul trasporto aereo, indicati nell'allegato II, può essere sottoposta a regolari valutazioni. Tali valutazioni sono condotte dalla Commissione europea in collaborazione con la Tunisia.
3. L'attuazione e l'applicazione da parte della Tunisia dei requisiti normativi e delle norme previsti dalla legislazione dell'Unione europea in materia di protezione del trasporto aereo devono essere sottoposte a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea, da convalidare tramite decisione del comitato misto. Tale valutazione deve essere effettuata entro tre (3) anni dall'entrata in vigore dell'accordo.
4. Le disposizioni di cui all'articolo 7 (Concorrenza leale), paragrafo 6 (Sovvenzioni e aiuti pubblici) si applicheranno dopo tre (3) anni dalla firma del presente accordo.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE
RELATIVE ALL'AEROPORTO INTERNAZIONALE TUNISI-CARTAGINE

In deroga all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del presente accordo, l'aeroporto internazionale di Tunisi-Cartagine è sottoposto alle disposizioni transitorie di seguito riportate per un periodo di cinque anni dalla firma del presente accordo e per i soli servizi concordati di trasporto passeggeri o combinati.

1. In caso di accordo bilaterale vigente tra la Tunisia e uno Stato membro dell'UE, la designazione e i diritti di terza e quarta libertà da e verso l'aeroporto internazionale di Tunisi-Cartagine sono concessi conformemente a tale accordo bilaterale, indipendentemente dalle frequenze operate:
 - ai vettori aerei della Tunisia in possesso di una licenza di esercizio valida; e
 - ai vettori aerei dell'Unione europea in possesso di una licenza di esercizio valida, rilasciata dallo Stato membro dell'Unione europea da dove parte il volo o verso il quale è diretto;
2. I regimi di mono-designazione negli accordi bilaterali esistenti tra la Tunisia e gli Stati membri diventano regimi di bi-designazione.

3. Per gli accordi bilaterali esistenti contenenti una clausola di tipo "Bermuda" si applica il paragrafo 1 e quando ci sono meno di dieci (10) frequenze esercitate alla data della firma dell'accordo, il numero di frequenze settimanali viene fissato a dieci (10) a meno che le parti non decidano di andare oltre conformemente ai loro accordi bilaterali.
4. Per gli Stati membri con cui la Tunisia non ha accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo o quando l'accordo bilaterale nel settore del trasporto aereo esistente prevede meno di dieci (10) frequenze settimanali da e verso l'aeroporto internazionale di Tunisi-Cartagine, il numero di frequenze settimanali da e verso questo aeroporto è fissato a dieci (10) con un regime di bi-designazione per i vettori aerei della Tunisia titolari di una licenza di esercizio valida e per quelli dell'Unione europea titolari di una licenza di esercizio valida, rilasciata dallo Stato membro dell'Unione europea da dove parte il volo o verso il quale è diretto.
5. dopo un anno dalla firma del presente accordo verrà concesso un aumento annuo del 10 % alle frequenze di cui ai precedenti paragrafi 1, 3 e 4 del presente allegato.
6. le parti discutono con tempestività in seno al comitato misto ogni questione relativa all'interpretazione e all'attuazione del presente allegato.

(aggiornato regolarmente)

ELENCO DELLE NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

La Tunisia si adopera affinché i requisiti normativi e le norme contenuti nelle disposizioni applicabili dei seguenti atti, come indicato, siano attuati e applicati nella legislazione, nella normativa o nelle procedure applicabili in Tunisia conformemente al presente accordo. La Tunisia garantisce che gli eventuali adeguamenti a ciascuno di questi atti siano inseriti nella legislazione, nella normativa o nelle procedure applicabili in Tunisia.

A. LIBERALIZZAZIONE NELL'AMBITO DELL'AVIAZIONE E ALTRE NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità.

Disposizioni applicabili: articoli 2, 5, 7, 11, 23, paragrafo 1, 24 e allegato I.

Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, modificato da:

- regolamento (UE) n. 285/2010 della Commissione del 6 aprile 2010.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8.

Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11.

Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9, da 11 a 21 e allegato.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 20, paragrafo 2, il termine "la Commissione" è da intendersi come "il Comitato misto".

B. SICUREZZA AEREA

La sicurezza dell'aviazione civile e il regolamento di base dell'AESA

Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE, modificato da:

- regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione del 30 luglio 2009,
- regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 (solo il primo paragrafo) e allegato,

- regolamento (UE) n. 6/2013 della Commissione dell'8 gennaio 2013,
- regolamento (UE) 2016/4 della Commissione del 5 gennaio 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16, allegati da I a V *ter*.

Operazioni di volo

Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato da:

- regolamento (UE) n. 800/2013 della Commissione del 14 agosto 2013,
- regolamento (UE) n. 71/2014 della Commissione del 27 gennaio 2014,
- regolamento (UE) n. 83/2014 della Commissione del 29 gennaio 2014,
- regolamento (UE) n. 379/2014 della Commissione del 7 aprile 2014,
- regolamento (UE) 2015/140 della Commissione del 29 gennaio 2015,
- regolamento (UE) 2015/1329 della Commissione del 31 luglio 2015,
- regolamento (UE) 2015/640 della Commissione del 23 aprile 2015,
- regolamento (UE) 2015/2338 della Commissione dell'11 dicembre 2015,

- regolamento (UE) 2016/1199 della Commissione del 22 luglio 2016,
- regolamento (UE) 2017/363 della Commissione del 1° marzo 2017.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 *bis*, allegati da I a VIII.

Regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione, del 16 dicembre 2011, che stabilisce requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative comuni per prevenire le collisioni in volo, modificato da:

- regolamento (UE) 2016/583 della Commissione del 15 aprile 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5, allegato.

Equipaggi

Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato da:

- regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione del 30 marzo 2012,
- regolamento (UE) n. 70/2014 della Commissione del 27 gennaio 2014,
- regolamento (UE) n. 245/2014 della Commissione del 13 marzo 2014,

- regolamento (UE) 2015/445 della Commissione del 17 marzo 2015,
- regolamento (UE) 2016/539 della Commissione del 6 aprile 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11, allegati da I a IV.

Inchiesta sugli incidenti

Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE, modificato da:

- regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 23, ad eccezione dell'articolo 7, paragrafo 4, e dell'articolo 19 (abrogato dal regolamento (UE) n. 376/2014).

Decisione 2012/780/UE della Commissione, del 5 dicembre 2012, sui diritti d'accesso al repertorio centrale europeo delle raccomandazioni di sicurezza e delle risposte ricevute stabiliti dall'articolo 18, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5.

Aeronavigabilità iniziale

Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione, modificato da:

- regolamento (UE) n. 7/2013 della Commissione dell'8 gennaio 2013,
- regolamento (UE) n. 69/2014 della Commissione del 27 gennaio 2014,
- regolamento (UE) 2015/1039 della Commissione del 30 giugno 2015,
- regolamento di esecuzione (UE) n. 2016/15 della Commissione del 7 gennaio 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, allegato I.

Mantenimento dell'aeronavigabilità

Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni, modificato da:

- regolamento (UE) 2015/1088 della Commissione del 3 luglio 2015,

- regolamento (UE) 2015/1536 della Commissione del 16 settembre 2015
- regolamento (UE) 2017/334 della Commissione del 27 febbraio 2017.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6, allegati da I a IV.

Specifiche di aeronavigabilità supplementari

Regolamento (UE) 2015/640/UE della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012.

Aeroporti

Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, allegati da I a IV.

Gestione del traffico aereo/Servizi di navigazione aerea

Regolamento (UE) 2015/340 della Commissione, del 20 febbraio 2015, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, allegati da I a IV.

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011.

Segnalazione di eventi

Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7; articolo 9, paragrafo 3; articolo 10, paragrafi da 2 a 4; articolo 11, paragrafi 1 e 7; articolo 13, ad eccezione del paragrafo 9; articoli da 14 a 16; articolo 21, allegati da I a III.

Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione, del 29 giugno 2015, che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articolo 1, allegati da I a V.

Elenco europeo della sicurezza aerea dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità

Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) 2016/963 della Commissione del 16 giugno 2016.

Regole tecniche e procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile, modificato da:

- regolamento (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006,
- regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006,
- regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione dell'11 dicembre 2007,
- regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione del 20 agosto 2008.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1, dell'articolo 8, paragrafo 2 (seconda frase), degli articoli 12 e 13, allegati da I a III.

C. SICUREZZA AEREA

Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15, 18, 21 e allegato.

Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato da:

- regolamento (UE) n. 297/2010 della Commissione del 9 aprile 2010,
- regolamento (UE) n. 720/2011 della Commissione del 22 luglio 2011,
- regolamento (UE) n. 1141/2011 della Commissione del 10 novembre 2011,
- regolamento (UE) n. 245/2013 della Commissione del 19 marzo 2013.

Regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione, del 18 dicembre 2009, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative, modificato dal regolamento (UE) 2016/2096 della Commissione.

Regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile.

Disposizioni applicabili: tutte.

Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) 2015/2426 della Commissione del 18 dicembre 2015.

Disposizioni applicabili: tutte, allegato compreso.

D. GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro"), modificato da:

- regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009. Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5, ad eccezione dell'articolo 1, paragrafo 4.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4, 6 e da 9 a 13.

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi"), modificato da:

- regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18, allegato I.

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo"), modificato da:

- regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9.

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità"), modificato da:

- regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, allegati da I a V.

Prestazioni e tariffazione

Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete.

Regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea.

Funzioni della rete

Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 970/2014 della Commissione del 12 settembre 2014,
- regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione del 1° marzo 2017

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 25 e allegati.

Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012,
- regolamento di esecuzione (UE) 2016/1006 della Commissione, del 22 giugno 2016

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegato.

C(2011)4130

Decisione della Commissione C(2011) 4130 definitiva, del 7 luglio 2011, sulla nomina del gestore di rete per la gestione del traffico aereo (ATM) e le funzioni di rete del Cielo unico europeo.

Blocco funzionale di spazio aereo

Regolamento (UE) n. 176/2011 della Commissione, del 24 febbraio 2011, concernente le informazioni da fornire prima della creazione e della modifica di un blocco funzionale di spazio aereo.

Interoperabilità

Regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo, modificato da:

- regolamento (CE) n. 30/2009 della Commissione del 16 gennaio 2009.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9, allegati da I a V.

Regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 929/2010 della Commissione del 18 ottobre 2010,
- regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012,

- regolamento di esecuzione (UE) n. 428/2013 della Commissione dell'8 maggio 2013,
- regolamento di esecuzione (UE) n. 2016/2120 della Commissione del 2 dicembre 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegato.

Regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione, del 7 giugno 2007, che stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo, modificato da:

- regolamento (UE) n. 283/2011 della Commissione del 22 marzo 2011.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6, allegati da I a IV.

Regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) 2015/310 della Commissione del 26 febbraio 2015.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 14, allegati da I a III.

Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione, del 30 marzo 2009, che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) 2016/2345 del 14 dicembre 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12, allegati da I a VI.

Regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche per il cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 1029/2014 della Commissione del 26 settembre 2014.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 13, allegati da I a X.

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11, allegati da I a VII.

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 1028/2014 della Commissione del 26 settembre 2014,
- regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/386 della Commissione del 6 marzo 2017.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 14, allegati da I a IX.

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, che stabilisce norme sulla spaziatura dei canali di comunicazione vocale nel cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 657/2013 della Commissione del 10 luglio 2013,
- regolamento di esecuzione (UE) 2016/2345 della Commissione del 14 dicembre 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 14, allegati da I a V.

SESAR

Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR), modificato da:

- regolamento (CE) n. 1361/2008 del Consiglio del 16 dicembre 2008,
- regolamento (UE) n. 721/2014 del Consiglio del 16 giugno 2014.

Disposizioni applicabili: articolo 1, paragrafi 1, 2 e da 5 a 7, articoli 2 e 3, articolo 4, paragrafo 1, e allegato.

Regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, relativo alla definizione di progetti comuni, all'assetto di governance e all'indicazione di incentivi a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15.

Regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014 della Commissione, del 27 giugno 2014, relativo all'istituzione del progetto comune pilota a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa.

Spazio aereo

Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegato.

Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010, modificato da:

- regolamento (UE) 2015/340 della Commissione del 20 febbraio 2015,

- regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione del 20 luglio 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegato, appendici comprese.

E. AMBIENTE E RUMORE

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, modificata dal regolamento 1137/2008 e dalla direttiva 2015/996.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12, allegati da I a VI.

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

Disposizioni applicabili: articolo 14, paragrafo 1, lettera b) e articolo 14, paragrafo 2.

Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988).

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5, allegati I e II.

Regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, allegati I e II.

F. PROTEZIONE DEI CONSUMATORI

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, modificato da:

- regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati.

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16.

Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16, allegati I e II.

G. ASPETTI SOCIALI

Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, modificato da:

- direttiva 2007/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16.

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA).

Disposizioni applicabili: articoli da 2 a 3, allegato.

Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 20 e da 22 a 23.
