



Briselē, 8.4.2021.
COM(2021) 154 final

ANNEX

PIELIKUMS

dokumentam

priekšlikums Padomes lēmumam

**par to, lai Eiropas Savienības vārdā parakstītu Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu
aviācijas nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un
Tunisijas Republiku, no otras puses**

EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU AVIĀCIJAS NOLĪGUMS

starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Tunisijas Republiku, no otras puses

SATURA RĀDĪTĀJS

1. PANTS Definīcijas

I SADAĻA. EKONOMISKIE NOTEIKUMI

2. PANTS Satiksmes tiesības un maršrutu saraksts

3. PANTS Darbības atļauja

4. PANTS Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana

5. PANTS Investīcijas gaisa pārvadājumu uzņēmumos

6. PANTS Atbilstība normatīvo aktu prasībām

7. PANTS Godīga konkurence

8. PANTS Uzņēmējdarbība

9. PANTS Muitas nodokļi un maksājumi

10. PANTS Lietošanas maksas

11. PANTS Pasažieru un kravu pārvadājumu cenas

12. PANTS Statistika

II SADAĻA. SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

13. PANTS Aviācijas drošums

14. PANTS Aviācijas drošība

15. PANTS Gaisa satiksmes pārvaldība

16. PANTS Vides aizsardzība

17. PANTS Gaisa pārvadātāju atbildība

18. PANTS Patērētāju tiesību aizsardzība

19. PANTS Sociālie aspekti

III SADAĻA. INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

- 20. PANTS Interpretācija un īstenošana
- 21. PANTS Apvienotā komiteja
- 22. PANTS Strīdu atrisināšana un izšķiršana
- 23. PANTS Aizsargpasākumi
- 24. PANTS Saistība ar citiem nolīgumiem
- 25. PANTS Reģionālais dialogs
- 26. PANTS Grozījumi
- 27. PANTS Denonsēšana
- 28. PANTS Nolīguma reģistrēšana
- 29. PANTS Jaunu Eiropas Savienības dalībvalstu pievienošanās
- 30. PANTS Stāšanās spēkā

I PIELIKUMS : Pārejas noteikumi

Ia PIELIKUMS Pārejas noteikumi attiecībā uz Tunisas Kartāgas starptautisko lidostu

II PIELIKUMS : Civilajai aviācijai piemērojamo noteikumu saraksts

PROJEKTS

EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU AVIĀCIJAS NOLĪGUMS

starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Tunisijas Republiku, no otras puses

BELĢIJAS KARALISTE,

BULGĀRIJAS REPUBLIKA,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

HORVĀTIJAS REPUBLIKA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

UNGĀRIJA,

MALTA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

RUMĀNIJA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

būdamas Līguma par Eiropas Savienību un Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk kopā “ES Līgumi”) Puses un Eiropas Savienības dalībvalstis, turpmāk visas kopā “ES dalībvalstis”, bet atsevišķi “ES dalībvalsts”,

un Eiropas Savienība,

no vienas puses, un

Tunisijas Republika, turpmāk “Tunisija”,

no otras puses,

Tunisija un dalībvalstis, būdamas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (atvērta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī) Puses, kopā ar Eiropas Savienību;

ATZĪSTOT, ka šis Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums ietilpst jomā, uz kuru attiecas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu partnerība, kas paredzēta 1995. gada 28. novembra Barselonas deklarācijā;

ATZĪMĒJOT Pušu vienoto gribu vienlīdzīgos konkurences apstākļos sekmēt Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas telpas izveidi, pamatojoties uz regulatīvās tuvināšanas un sadarbības, kā arī tirgus piekļuves liberalizācijas principiem;

VĒLOTIES uzlabot gaisa pārvadājumu pakalpojumus un veicināt starptautisku gaisa transporta sistēmu, kuras pamatā ir nediskriminācija un atklāta un godīga konkurence starp gaisa pārvadātājiem;

VĒLOTIES veicināt savu interešu ievērošanu gaisa transporta jomā;

ATZĪSTOT, cik svarīgi ir nodrošināt efektīvus gaisa transporta savienojumus, lai veicinātu tirdzniecību, tūrismu, ieguldījumus un ekonomisko un sociālo attīstību;

VĒLOTIES nodrošināt visaugstāko aviācijas drošuma un drošības pakāpi gaisa satiksmē un apliecinot savas nopietnās bažas par darbībām vai draudiem attiecībā uz gaisa kuģu drošību, kuri apdraud personu vai īpašuma drošību, negatīvi ietekmē gaisa transporta darbību, kā arī iedragā sabiedrības uzticēšanos civilās aviācijas lidojumu drošībai,

ŅĒMOT VĒRĀ Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atvērta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī;

APŅEMOTIES maksimāli izmantot potenciālās priekšrocības, ko sniedz regulatīvā sadarbība un attiecīgo normatīvo aktu saskaņošana attiecībā uz civilo aviāciju;

ATZĪSTOT, ka konkurētspējīgi gaisa pārvadājumi un dzīvotspējīga aviācija var sniegt ievērojamus ieguvumus;

VĒLOTIES nodrošināt gaisa pārvadātājiem vienlīdzīgus konkurences apstākļus;

ATZĪSTOT, ka subsīdijas var negatīvi ietekmēt konkurenci starp gaisa pārvadātājiem un apdraudēt šā nolīguma galveno mērķu sasniegšanu;

VĒLOTIES ņemt vērā pašreizējos aviācijas nolīgumus un vienošanās starp Līgumslēdzējām pusēm un pamatoties uz tiem, lai atvērtu piekļuvi tirgum un maksimāli palielinātu ieguvumus abu Līgumslēdzēju pušu pasažieriem, nosūtītājiem, gaisa pārvadātājiem, lidostām un to personālam;

UZSVEROT vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā;

APSTIPRINOT vajadzību veikt neatliekamus pasākumus, lai risinātu klimata pārmaiņu problēmas, un turpināt sadarbību siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai aviācijas nozarē saskaņā ar daudzpusējiem nolīgumiem par šo jautājumu, it sevišķi īstenojot visaptverošus, uz tirgu balstītus pasākumus, kā apstiprinājusi ICAO 39. asambleja, jo īpaši ar attiecīgajiem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) instrumentiem un Parīzes 2015. gada 12. decembra nolīgumu, kas pieņemts saskaņā ar ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām;

UZSVEROT to, cik svarīgi ir aizsargāt patērētājus un panākt, ka patērētājiem ir pienācīgs aizsardzības līmenis attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, un atzīstot vajadzību pēc savstarpējas sadarbības šajā jomā;

ATZĪSTOT, ka komerciespēju pieaugums nav paredzēts, lai vājinātu Līgumslēdzēju pušu darba standartus un ar darbu saistītos standartus, un uzsverot starptautiskās aviācijas sociālās dimensijas nozīmi un to, cik svarīgi ir izvērtēt tirgu piekļuves atvēršanas ietekmi uz darba ņēmējiem, nodarbinātību un darba apstākļiem;

IEVĒROJOT, cik svarīgi ir uzlabot piekļuvi kapitālam gaisa transporta nozarē, lai turpinātu attīstīt gaisa pārvadājumus atbilstīgi Līgumslēdzēju pušu pastāvošajam tiesiskajam regulējumam;

ATZĪMĒJOT, ka šā nolīguma mērķi ir jāpiemēro pakāpeniski un ka piemērots mehānisms var nodrošināt arvien ciešāku saskaņotību ar Eiropas Savienības tiesību aktiem,

IR VIENOJUŠĀS PAR TURPMĀKO.

1. PANTS

Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja vien nav noteikts citādi:

1. “nolīgums” ir šis nolīgums, tā pielikumi un to iespējamie papildinājumi, kā arī jebkādi to grozījumi;
2. “gaisa pārvadājumu pakalpojums” ir pasažieru, bagāžas, kravas un pasta pārvadājumi ar gaisa kuģi, atsevišķi vai kopā, ko sabiedrībai piedāvā par atlīdzību, ietverot regulārus un neregulārus gaisa pārvadājumu pakalpojumus;
3. “valstspiederības noteikšana” nozīmē konstatēt, vai gaisa pārvadātājs, kas piedāvā sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, atbilst šā nolīguma 3. panta prasībām attiecībā uz tā īpašumtiesībām, faktisko kontroli un galveno uzņēmējdarbības vietu;
4. “sagatavotības noteikšana” nozīmē konstatēt, vai gaisa pārvadātājam, kas piedāvā sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ir apmierinošas finansiālās iespējas un piemērota vadības pieredze un vai tas ir gatavs izpildīt Līgumslēdzēju pušu normatīvos aktus un prasības, kas reglamentē šādu pakalpojumu veikšanu;
5. “kompetentās iestādes” ir valdības aģentūras vai juridiskas personas, kas atbildīgas par administratīvu funkciju veikšanu saskaņā ar šo nolīgumu;
6. “Konvencija” ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas atvērta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī, un ietver:
 - a) visus grozījumus, kuri stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) apakšpunktu un kurus ir ratificējusi Tunisija, no vienas puses, un Eiropas Savienības dalībvalsts vai Eiropas Savienības dalībvalstis, no otras puses, un kuri attiecīgajam jautājumam ir būtiski; un
 - b) visus pielikumus vai visus to grozījumus, kas pieņemti saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl šie pielikumi vai grozījumi jebkurā laikā ir spēkā gan Tunisijā, gan Eiropas Savienības dalībvalstī vai Eiropas Savienības dalībvalstīs, un kas attiecīgajam jautājumam ir būtiski;
7. “pilnas izmaksas” ir pakalpojumu sniegšanas izmaksas, kurām pieskaitīta samērīga maksa par administratīvajām pieskaitāmajām izmaksām;
8. “starptautiskie gaisa pārvadājumi” ir gaisa pārvadājumi, kas šķērso gaisa telpu pāri divu vai vairāku valstu teritorijai;
9. “Līgumslēdzējas puses” ir, no vienas puses, Tunisija un, no otras puses, Eiropas Savienība un tās dalībvalstis;
10. “galvenā uzņēmējdarbības vieta” ir Līgumslēdzējas puses teritorijā esošs gaisa pārvadātāja galvenais birojs vai gaisa pārvadātāja juridiskā adrese, kurā veic šā gaisa pārvadātāja galvenās finanšu darbības un darbības kontroli, tostarp nepārtrauktu lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldību, kā norādīts šā gaisa pārvadātāja darbības licencē;

11. “nolaišanās nekomerciālos nolūkos” ir nosēšanās jebkādu iemeslu dēļ, kas nav pasažieru iekāpšana gaisa kuģī vai izkāpšana no tā, nedz arī bagāžas, kravas un/vai pasta uzņemšana vai izkraušana;

12. “pasažieru pārvadājumu maksas” ir cenas, kas jāmaksā gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvjiem, vai citiem biļešu pārdevējiem par pasažieru pārvadāšanu ar gaisa transportu (tostarp ar jebkuru citu ar to saistītu transporta veidu), un visi nosacījumi, ar kādiem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem;

13. “kravas pārvadājumu tarifi” ir cenas, kas jāmaksā par kravu pārvadājumiem ar gaisa transportu (tostarp ar jebkuru citu ar to saistītu transporta veidu), un visi nosacījumi, ar kādiem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem;

14. “teritorija” attiecībā uz Tunisiju ir sauszemes teritorijas (kontinentālās teritorijas un salas), iekšējie ūdeņi un teritoriālā jūra tās suverenitātē un gaisa telpa virs tām, bet attiecībā uz Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm – to dalībvalstu sauszemes teritorijas, iekšējie ūdeņi un teritoriālā jūra, kurās tiek piemērots Līgums par Eiropas Savienību un Līgums par Eiropas Savienības darbību atbilstīgi šo Līgumu nosacījumiem, un gaisa telpa virs tām.

15. "lietošanas maksa" ir maksa, ko gaisa pārvadātājiem uzlik par lidostas, vides, aeronavigācijas vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumu izmantošanu, tostarp par saistītu pakalpojumu un iekārtu izmantošanu;

16. “pašpakalpojumi” ir situācija, kad lidostas lietotājs tieši sniedz sev vienas vai vairāku kategoriju pakalpojumus apkalpošanā uz zemes un par šādu pakalpojumu sniegšanu neslēdz nekādu līgumu ar trešo personu; šajā definīcijā lidostu lietotāji savā starpā netiek uzskatīti par trešām personām, ja:

a) viens ir lielākās kapitāldaļas turētājs otrā vai

b) vienam un tam pašam subjektam ir akciju kontrolpakete katrā no tiem;

17. “asociācijas nolīgums” ir Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgums par asociācijas izveidi starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Tunisijas Republiku, no otras puses, kas parakstīts Briselē 1995. gada 17. jūlijā;

18. “saskaņotais pakalpojums” un “konkrētais maršruts” ir attiecīgi starptautiskais gaisa pārvadājums un konkrētais maršruts atbilstīgi šā nolīguma 2. pantam (“Satiksmes tiesības”);

19. “regulāri gaisa pārvadājumu pakalpojumi” ir lidojumu sērijas, uz kurām attiecināmas visas turpmāk norādītās pazīmes:

a) uz katru lidojumu ikviens (vai nu tieši no gaisa pārvadātāja, vai arī no tā pilnvarotajiem pārstāvjiem) var atsevišķi iegādāties vietas un/vai iespēju pārvadāt kravu un/vai pastu;

- b) tos veic, lai apkalpotu satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām lidostām:
- vai nu saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu,
 - vai organizējot lidojumus tik regulāri vai bieži, ka tie veido atpazīstamu, sistemātisku lidojumu kopumu;
20. “neregulāri gaisa pārvadājumu pakalpojumi” ir visi komerciāli gaisa pārvadājumi, kas nav regulāri gaisa pārvadājumu pakalpojumi;
21. “gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadājumu uzņēmums, kuram ir derīga darbības licence vai līdzcērtīga atļauja;
22. “faktiska kontrole” ir attiecības, ko veido tiesības, līgumi vai citi līdzekļi, kas atsevišķi vai kopā un sakarā ar attiecīgiem faktiskiem vai juridiskiem apsvērumiem dod iespēju tieši vai netieši izšķiroši ietekmēt uzņēmumu, jo īpaši ar:
- a) tiesībām izmantot visus uzņēmuma aktīvus vai daļu no tiem;
 - b) tiesībām vai līgumiem, kas piešķir izšķirošu ietekmi uz uzņēmuma vadības struktūru sastāvu, balsošanu vai lēmumiem vai kā citādi izšķiroši ietekmē uzņēmuma darbību;
23. “faktiska regulatīvā kontrole”: dokumentārie pierādījumi par gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli, ko īsteno valsts, ir šādi:
- a) gaisa pārvadātājam ir derīga darbības licence vai atļauja, ko izdevusi šīs valsts kompetentā iestāde, piemēram, gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (AOC);
 - b) gaisa pārvadātājs atbilst minētās valsts kritērijiem attiecībā uz starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, piemēram, pierādījums par finansiālo stiprību, spēja izpildīt sabiedrības intereses, saistības attiecībā uz pakalpojumu garantiju;
24. “darbības licence” ir
- i) attiecībā uz Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm – darbības licence un jebkādi citi attiecīgi dokumenti vai sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008 un visiem tās tiesības pārņemošiem tiesību aktiem; un
 - ii) attiecībā uz Tunisiju – darbības licences, sertifikāti, atļaujas vai atbrīvojumi, kas piešķirti saskaņā ar attiecīgās jomas piemērojamajiem Tunisijas tiesību aktiem;
25. “SESAR” (Eiropas vienotās gaisa telpas ATM (gaisa satiksmes pārvaldības) pētniecības programma) ir Eiropas vienotās gaisa telpas tehniskās īstenošanas programma, kas nodrošina saskaņotu un sinhronizētu jaunās paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu pētniecību, izstrādi un ieviešanu;

26. “piektās brīvības tiesības” ir tiesības vai privilēģijas, ko viena valsts (“piešķirēja valsts”) piešķir otras valsts (“saņēmēja valsts”) gaisa pārvadātājiem starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai starp piešķirējas valsts teritoriju un trešas valsts teritoriju, ar nosacījumu, ka šādi pārvadājumi sākas vai beidzas saņēmējas valsts teritorijā.

I SADAĻA

EKONOMISKIE NOTEIKUMI

2. PANTS

Satiksmes tiesības un maršrutu saraksts

1. Uz šajā pantā noteiktajām tiesībām attiecas pārejas noteikumi, kas izklāstīti šā nolīguma I un Ia pielikumā.

Maršrutu saraksts

2. Katra Līgumslēdzēja puse piešķir otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem tiesības nodrošināt gaisa pārvadājumu pakalpojumus šādos maršrutos:

- i) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem:

punkti Eiropas Savienībā – savienojuma punkti – punkti Tunisijā – punkti ārpus tās teritorijas;

- ii) Tunisijas gaisa pārvadātājiem:

punkti Tunisijā – savienojuma punkti – punkti Eiropas Savienībā – punkti ārpus tās teritorijas.

Satiksmes tiesības

3. Katra Līgumslēdzēja puse piešķir otrai Līgumslēdzējai pusei šādas tiesības veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, ko īsteno otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji:

- a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;
- b) tiesības nolaisties tās teritorijā nekomerciālos nolūkos;
- c) tiesības veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus šādos maršrutos:

- i) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem –

starp jebkuru punktu Eiropas Savienībā un jebkuru punktu Tunisijā;

- ii) Tunisijas gaisa pārvadātājiem –

nstarp jebkuru punktu Tunisijā un jebkuru punktu Eiropas Savienībā;

d) citas šajā nolīgumā noteiktās tiesības.

Darbības elastība

4. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji jebkurā lidojumā vai visos lidojumos 2. punktā noteiktajos maršrutos pēc saviem ieskatiem var:

a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;

b) apvienot dažādus reisa numurus vienā gaisa kuģa lidojumā;

c) apkalpot starppunktus, punktus ārpus teritorijas un punktus Līgumslēdzēju pušu teritorijā jebkādā kombinācijā un jebkurā secībā atbilstīgi 2. punkta noteikumiem;

d) izlaist nolaišanos kādā punktā vai punktos;

e) pārceļot satiksmi no jebkura tās gaisa kuģa uz citu tās gaisa kuģi jebkurā punktā (gaisa kuģa maiņa);

f) veikt starpnosēšanos jebkurā punktā, kas atrodas vienas vai otras Līgumslēdzējas puses teritorijā vai ārpus tās;

g) veikt tranzīta satiksmi caur otras Līgumslēdzējas puses teritoriju;

h) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no tādu pārvadājumu sākumpunkta; un

i) apkalpot vairāk nekā vienu punktu vienā lidojumā (co-terminalisation).

Šajā punktā paredzēto darbības elastību var īstenot bez virziena ierobežojuma vai ģeogrāfiskas dabas ierobežojuma un nezaudējot tiesības uz pārvadājumu, kas citādi atļauts saskaņā ar šo nolīgumu, taču ar noteikumu, ka:

i) pakalpojumi, ko sniedz Tunisijas gaisa pārvadātāji, apkalpo punktu Tunisijā;

ii) pakalpojumi, ko sniedz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji, apkalpo punktu Eiropas Savienībā.

5. Katra Līgumslēdzēja puse ļauj katram gaisa pārvadātājam noteikt tā piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu biežumu un kapacitāti, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Saskaņā ar šīm tiesībām neviena no Līgumslēdzējām pusēm nedrīkst vienpusēji ierobežot otras Līgumslēdzējas puses satiksmes apjomu, pārvadājumu biežumu vai regularitāti, maršrutu, satiksmes sākumpunktu vai galapunktu, kā arī otras Līgumslēdzējas puses pārvadātāju ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai tipus, izņemot muitas, tehnisku, darbības, gaisa satiksmes pārvaldības drošības, vides vai veselības aizsardzības iemeslu dēļ vai arī tad, ja šajā nolīgumā noteikts citādi.

6. Neviena šā nolīguma nosacījums nepiešķir:

a) Tunisijas gaisa pārvadātājiem – tiesības uzņemt Eiropas Savienības dalībvalstī pasažierus, bagāžu, kravu un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts tajā pašā Eiropas Savienības dalībvalstī;

b) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem – tiesības Tunisijas teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts Tunisijas teritorijā.

7. Neskarot 24. pantu ("Saistība ar citiem nolīgumiem"), neviens šā nolīguma nosacījums nepiešķir abu Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātājiem 5. brīvības satiksmes tiesības starpposma punktos un punktos, kas ir ārpus 2. punktā norādītajiem maršrutiem.

8. Atsauce uz šajā pantā minētajiem punktiem jāsaprot kā atsauce uz starptautiski atzītām lidostām.

9. Īstenojot savas attiecīgās tiesības un pienākumus saskaņā ar šo nolīgumu, Līgumslēdzējas puses nediskriminē otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājus, jo īpaši uz valstspiederības pamata.

10. Neskarot nevienu citu šā nolīguma noteikumu, Līgumslēdzēja puse var atteikties veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus uz tādas trešās valsts teritoriju, no tādas trešās valsts teritorijas vai caur tādas trešās valsts teritoriju, ar kuru šai Līgumslēdzējai pusei nav diplomātisko attiecību.

3. PANTS

Darbības atļauja

1. Tiklīdz no vienas Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja saņemts darbības atļaujas pieteikums, otra Līgumslēdzēja puse piešķir attiecīgās darbības atļaujas un tehniskās atļaujas ar vismazāko iespējamo procesuālo kavēšanos, taču ar noteikumu, ka:

a) attiecībā uz Tunisijas gaisa pārvadātāju –

i) gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas Tunisijā un tam ir saskaņā ar Tunisijā spēkā esošajiem tiesību aktiem izdota derīga darbības licence; un

ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli veic un uztur Tunisija, kas atbild par gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošanu; un

iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar akciju kontrolpaketes palīdzību ir Tunisijas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā un faktiskā kontrolē;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju –

(i) gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas Eiropas Savienības dalībvalsts teritorijā, kur tiek piemēroti ES Līgumi, un tam ir saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem izdota derīga darbības licence, un

- (ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli veic un uztur tā dalībvalsts, kas atbild par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošanu, un ir skaidri norādīta kompetentā iestāde; un
- iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar akciju kontrolpaketes palīdzību ir Eiropas Savienības dalībvalsts vai dalībvalstu vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalsts vai dalībvalstu un/vai šo dalībvalstu valstspiederīgo īpašumā un faktiskā kontrolē, vai abi;

c) tiek ievēroti šā nolīguma 13. panta (“Aviācijas drošums”) un 14. panta (“Aviācijas drošība”) noteikumi; un

d) gaisa pārvadātājs atbilst normatīvajos aktos paredzētajām prasībām, ko starptautiskos gaisa pārvadājumos parasti piemēro tā Puse, kas pieteikumu izskata.

2. Līgumslēdzējas puses, izdodot darbības atļaujas un tehniskās atļaujas, pret visiem otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem izturas nediskriminējoši.

3. Saņemot atļaujas pieteikumu no vienas Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja, otras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes atzīst visas sagatavotības un/vai valstspiederības deklarācijas, ko par minēto gaisa pārvadātāju sagatavojušas pirmās Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes, tā, it kā šādas deklarācijas būtu sagatavojušas pašas otrās Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes, un neveic šo jautājumu papildu izmeklēšanu, izņemot a) un b) apakšpunktā norādītos gadījumus.

- a) Ja pēc atļaujas pieteikuma saņemšanas no otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja vai pēc šādas atļaujas piešķiršanas kompetentajām iestādēm uz argumentētu šaubu pamata ir konkrēts iemesls bažām par to, ka, neraugoties uz otras Līgumslēdzējas puses kompetento iestāžu sagatavoto deklarāciju, nav izpildīti šā nolīguma 3. pantā (“Darbības atļauja”) izklāstītie nosacījumi attiecīgo atļauju piešķiršanai, kompetentās iestādes nekavējoties informē otras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes, pienācīgi pamatojot savu šaubu iemeslus. Šādos apstākļos jebkura Līgumslēdzēja puse var pieprasīt apspriešanos, tostarp ar abu Līgumslēdzēju pušu kompetento iestāžu pārstāvjiem, un/vai papildu informāciju saistībā ar šo jautājumu; šādus pieprasījumus apmierina pēc iespējas drīzāk. Ja jautājumu atrisināt neizdodas, jebkura Līgumslēdzēja puse jautājumu var iesniegt izskatīšanai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 21. pantu (“Apvienotā komiteja”), un saskaņā ar 21. panta 10. punktu var pieņemt pienācīgus aizsargpasākumus, piemērojot 23. pantu (“Aizsargpasākumi”).
- b) Šīs procedūras neattiecas uz konstatējumu atzīšanu saistībā ar:
 - i) drošības apliecībām vai licencēm;
 - ii) drošības pasākumiem; vai
 - iii) apdrošināšanas segumu.

4. PANTS

Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana

1. Jebkuras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes var atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja darbību gadījumos, ja:

a) attiecībā uz Tunisijas gaisa pārvadātāju –

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta neatrodas Tunisijā vai tam nav derīga darbības licence saskaņā ar piemērojamajiem Tunisijas tiesību aktiem; vai
- gaisa pārvadātāja faktisku regulatīvo kontroli neīsteno vai neuztur Tunisijā, vai arī kompetentā iestāde nav skaidri norādīta; vai
- gaisa pārvadātājs tieši vai ar akciju kontrolpaketes palīdzību nav Tunisijas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā vai nav Tunisijas un/vai tās valstspiederīgo faktiskā kontrolē;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju –

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta neatrodas Eiropas Savienības dalībvalsts teritorijā, kur tiek piemēroti ES Līgumi, vai tam nav derīga darbības licence saskaņā ar piemērojamajiem Eiropas Savienības tiesību aktiem; vai
- gaisa pārvadātāja faktisku regulatīvo kontroli neīsteno vai neuztur Eiropas Savienības dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, vai nav skaidri norādīta attiecīgā kompetentā iestāde; vai
- gaisa pārvadātājs tieši vai ar akciju kontrolpaketes palīdzību nav Eiropas Savienības vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalsts vai dalībvalstu un/vai šo dalībvalstu valstspiederīgo vai abu minēto īpašumā vai faktiskā kontrolē;

c) attiecīgais gaisa pārvadātājs nav izpildījis šā nolīguma 6. pantā (“Atbilstība normatīvo aktu prasībām”) izklāstītos noteikumus; vai

d) netiek uzturēti vai īstenoti noteikumi, kas izklāstīti šā nolīguma 13. pantā (“Aviācijas drošums”) un 14. pantā (“Aviācijas drošība”);

e) Līgumslēdzēja puse saskaņā ar šā nolīguma 7. pantu (“Godīga konkurence”) ir konstatējusi, ka nav izpildīti nosacījumi par konkurences vidi.

2. Ja vien tūlītēja rīcība nav būtiski svarīga, lai novērstu turpmāku neatbilstību 1. punkta c) un d) apakšpunktam, šajā pantā noteiktās tiesības īsteno tikai pēc apspriešanās ar otras Līgumslēdzējas puses kompetentajām iestādēm.

5. PANTS

Investīcijas gaisa pārvadājumu uzņēmumos

1. Neskarot šā nolīguma 3. pantu (“Darbības atļauja”) un 4. pantu (“Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana”) un pēc tam, kad Apvienotā komiteja saskaņā ar 21. panta (“Apvienotā komiteja”) 8. punktu ir apstiprinājusi, ka saskaņā ar saviem attiecīgajiem tiesību aktiem katra no Līgumslēdzējām pusēm un/vai to valstspiederīgie var iegādāties akciju kontrolpaketi un/vai var faktiski kontrolēt otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāju, Līgumslēdzējas puses saskaņā ar šā panta 2. punkta nosacījumiem var atļaut, ka Tunisijas gaisa pārvadātāji ar akciju kontrolpaketes palīdzību var būt Eiropas Savienības dalībvalstu un/vai to valstspiederīgo īpašumā un/vai faktiskā kontrolē un, attiecīgi, – Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji ar akciju kontrolpaketes palīdzību var būt Tunisijas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā un/vai faktiskā kontrolē.

2. Saistībā ar šā panta 1. punktu Līgumslēdzēju pušu investīcijas atļauj veikt individuālā kārtā saskaņā ar iepriekšēju Apvienotās komitejas lēmumu atbilstoši šā nolīguma 21. panta (“Apvienotā komiteja”) 2. punktam. Šajā lēmumā precizē nosacījumus, kas saistīti ar saskaņotajiem pakalpojumiem atbilstīgi šim nolīgumam un ar pakalpojumiem starp trešām valstīm un Līgumslēdzējām pusēm. Šā nolīguma 21. panta (“Apvienotā komiteja”) 10. punkta noteikumi šāda veida lēmumiem nav piemērojami.

6. PANTS

Atbilstība normatīvo aktu prasībām

1. Ielidojot vai atrodoties vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā vai izlidojot no tās, otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji ievēro minētajā teritorijā piemērojamos normatīvos aktus par starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu uzņemšanu tās teritorijā un izlidošanu no tās vai par gaisa kuģu ekspluatāciju un navigāciju.
2. Ielidojot vai atrodoties vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā vai izlidojot no tās, otras Līgumslēdzējas puses gaisa kuģu pasažieri, apkalpes locekļi vai ikviens, kas rīkojas to vārdā, vai – attiecībā uz kravu – nosūtītājs ievēro minētajā teritorijā piemērojamos normatīvos aktus par gaisa kuģu pasažieru, apkalpes vai kravas uzņemšanu tās teritorijā vai aizceļošanu no tās (tostarp noteikumus par ieceļošanu, formalitāšu kārtošānu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai – pasta sūtījumu gadījumā – pasta noteikumus).
3. Katra Līgumslēdzēja puse savā teritorijā atļauj otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem veikt pasākumus, ar ko nodrošina, ka tiek pārvadātas tikai personas ar ceļošanas dokumentiem, kas vajadzīgi ieceļošanai to teritorijā vai tranzītam caur otras Līgumslēdzējas puses teritoriju.

7. PANTS

Godīga konkurence

1. Līgumslēdzējas puses atzīst, ka to kopīgais mērķis ir radīt godīgas konkurences vidi un taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas abu Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātājiem savstarpēji konkurēt attiecībā uz saskaņoto pakalpojumu sniegšanu konkrētos maršrutos. Tādēļ Līgumslēdzējas puses veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šā mērķa pilnīgu ievērošanu.

2. Līgumslēdzējas puses apliecina, ka brīva, godīga un neizkropļota konkurence ir svarīga, lai veicinātu šā nolīguma mērķu sasniegšanu, un norāda, ka tam, lai nodrošinātu efektīvu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir svarīgi nodrošināt pilnīgu konkurences tiesību aktu un neatkarīgas konkurences iestādes darbību, kā arī valsts konkurences tiesību pareizu un efektīvu izpildi. Katras Līgumslēdzējas puses konkurences tiesību aktus (ar attiecīgiem periodiski izdarītiem grozījumiem), kas risina jautājumus, uz kuriem attiecas šis pants, piemēro gaisa pārvadātāju darbībām katras Līgumslēdzējas puses teritorijā. Līgumslēdzējām pusēm ir kopīgs mērķis nodrošināt konkurences tiesību savietojamību un konvergenci, kā arī to efektīvu piemērošanu. Tās atbilstīgi un attiecīgi pamatotā gadījumā sadarbojas konkurences tiesību efektīvā piemērošanā, jo īpaši ļaujot savam(-iem) gaisa pārvadātājam(-iem) vai citiem valstspiederīgajiem saskaņā ar to attiecīgajiem noteikumiem un judikatūru dalīties ar attiecīgo informāciju, kas saistīta ar darbību, kura izriet no konkurences tiesību aktiem un kuru ir ierosinājušas otras Līgumslēdzējas puses konkurences iestādes.

3. Neviena šā nolīguma noteikums nevar ietekmēt vai ierobežot kompetento konkurences iestāžu un vienas vai otras Līgumslēdzējas puses (un Eiropas Komisijas) tiesu autoritāti un pilnvaras un nevar kaitēt tām, un jebkādi jautājumi saistībā ar konkurences tiesību piemērošanu paliek šo iestāžu un tiesu ekskluzīvā kompetencē. Jebkurš pasākums, ko Līgumslēdzēja puse veikusi saskaņā ar šo pantu, tātad neskar nevienu pasākumu, ko var veikt šīs iestādes un šīs tiesas.

4. Jebkurš pasākums, kas veikts saskaņā ar šo pantu, ir Līgumslēdzēju pušu ekskluzīvā atbildībā, un tas ir vērsts vienīgi pret otru Līgumslēdzēju pusi un/vai otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāju vai gaisa pārvadātājiem, kas sniedz gaisa satiksmes pakalpojumus, lidojot uz galamērķi vai no galamērķa Līgumslēdzēju pušu teritorijā. Tādu pasākumu nevar izskatīt strīdu izšķiršanas procedūrā saskaņā ar šā nolīguma 22. pantu ("Strīdu atrisināšana un izšķiršana").

Negodīga konkurence

5. Katra Līgumslēdzēja puse novērš jebkāda veida diskrimināciju vai negodīgu praksi, kas ierobežotu otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāju spēju godīgi un vienlīdzīgi konkurēt gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā.

Subsīdijas un valsts atbalsts

6. Neviena Līgumslēdzēja puse nepiešķir un neatļauj piešķirt saviem gaisa pārvadātājiem valsts atbalstu, ja tas var nepamatoti traucēt godīgu un vienlīdzīgu konkurenci otras Līgumslēdzējas puses pārvadātājiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā. Šādas subsīdijas vai atbalsts cita starpā var būt šķērssubsidēšana, kompensācija par darbības zaudējumiem, kapitāla iepludināšana, dotācijas, garantijas, aizdevumi vai apdrošināšana ar

preferenciāliem nosacījumiem, aizsardzība pret bankrotu, atteikšanās no pienākošos summu atgūšanas, atteikšanās no izmantoto valsts līdzekļu parastās atdeves, nodokļu atvieglojumi vai atbrīvojumi, valsts iestāžu noteikto finanšu izmaksu kompensācija, kā arī diskriminējoša vai nekomerciāla piekļuve aeronavigācijas vai lidostas iekārtām un pakalpojumiem, degvielām, apkalpošanai uz zemes, drošībai, datoru sistēmām, rezervēšanas sistēmām, laika nišu sadalei vai citām saistītām iekārtām un pakalpojumiem, kas nepieciešami gaisa pārvadājumu veikšanai.

7. Ja Līgumslēdzēja puse piešķir vai sniedz subsīdiju vai valsts atbalstu gaisa pārvadātājam, tā ar piemērotiem līdzekļiem nodrošina šādu pasākumu pārredzamību, kas var ietvert prasību gaisa pārvadātājam skaidri un atsevišķi norādīt šādu subsīdiju vai šādu atbalstu savos pārskatos.

8. Katra Līgumslēdzēja puse pēc otras Līgumslēdzējas puses pieprasījuma pieņemamā laikā sniedz otrai Līgumslēdzējai pusei finanšu pārskatus par subjektiem, kas ir pirmās Līgumslēdzējas puses jurisdikcijā, un tādu citu informāciju, ko otra Līgumslēdzēja puse var pamatoti pieprasīt, lai nodrošinātu atbilstību šā panta noteikumiem. Tas var ietvert sīku informāciju par subsīdijām un atbalstu 6. punkta nozīmē. Līgumslēdzējai pusei, kas pieprasa piekļuvi informācijai, attiecībā uz šādas informācijas lietošanu var būt jāievēro konfidencialitāte.

9. Neskarot nekādus pasākumus, ko veic par konkurenci atbildīgā kompetentā iestāde un/vai tiesa, kas ir atbildīga par 5. un 6. punktā minēto noteikumu izpildi:

a) ja kāda no Līgumslēdzējām pusēm uzskata, ka gaisa pārvadātājs ir kļuvis par upuri diskriminācijai vai negodīgai praksei 5. un 6. punkta nozīmē un ka to var pierādīt, tā var iesniegt otrai Līgumslēdzējai pusei rakstiskas piezīmes. Pēc otras Līgumslēdzējas puses informēšanas viena Puse var arī vērsties pie kompetentajām valsts iestādēm otras Līgumslēdzējas puses teritorijā, tostarp valsts, reģionālā vai vietējā līmeņa publiskajām struktūrām, lai apspriestu ar šo pantu saistītos jautājumus. Turklāt viena Līgumslēdzēja puse var pieprasīt apspriešanos par šo jautājumu ar otru Līgumslēdzēju pusi, lai problēmu atrisinātu. Šādas apspriedes notiek trīsdesmit (30) dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas. Tīkmēr Puses apmainās ar pietiekamu informāciju, lai pilnībā izskatītu bažas, ko paudusi viena no Līgumslēdzējām pusēm.

b) Ja Līgumslēdzējas puses apspriežoties nevar jautājumu atrisināt trīsdesmit dienu (30) laikā no dienas, kad apspriešanās sāka, vai ja apspriešanās netiek uzsākta trīsdesmit (30) dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas attiecībā uz varbūtējo 5. un 6. punkta pārkāpumu, tad Līgumslēdzēja puse, kas apspriedes pieprasījusi, ir tiesīga apturēt to tiesību īstenošanu, kas saskaņā ar šo nolīgumu piešķirtas otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājam(-iem), atsakot, anulējot, atsaucot vai apturot darbības atļauju, vai šo tiesību īstenošanai piemērot nosacījumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem, vai noteikt maksājumus, vai pieņemt citus pasākumus. Visiem pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo punktu, jābūt piemērotiem, samērīgiem, un to darbības jomai un ilgumam jābūt stingri ierobežotam līdz nepieciešamajam minimumam.

Pretmonopola politika

10. Katra Līgumslēdzēja puse saskaņā ar 2. punktu efektīvi piemēro pretmonopola tiesību aktus un aizliedz gaisa pārvadātājam(-iem):

a) sadarbojoties ar citu(-iem) gaisa pārvadātāju(-iem), noslēgt nolīgumus, pieņemt lēmumus vai veikt saskaņotas darbības, kuras varētu ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz, lidojot uz šīs Puses teritoriju vai no tās un kuru mērķis vai sekas ir konkurences nepieļaušana, ierobežošana vai traucēšana. Šādu aizliegumu var pasludināt par nepiemērojamu, ja minētie nolīgumi, lēmumi vai prakse veicina pakalpojumu sniegšanas[/radišanas] vai izplatīšanas uzlabošanu vai veicina tehnisko vai ekonomisko attīstību, vienlaikus ļaujot patērētājiem baudīt pienācīgu daļu no iegūtajiem labumiem un: i) neuzspiežot attiecīgajiem uzņēmumiem ierobežojumus, kuri nav obligāti vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai, ii) nesniedzot minētajiem gaisa pārvadātājiem iespēju likvidēt konkurenci attiecībā uz būtisku konkrēto pakalpojumu daļu; un

b) ļaunprātīgi izmantot dominējošo stāvokli, kas varētu ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz, lidojot uz šīs Puses teritoriju vai no tās.

11. Katra Līgumslēdzēja puse 10. punktā minēto pretmonopola tiesību aktu piemērošanu uztic vienīgi savai neatkarīgajai konkurences jomā kompetentajai iestādei un/vai savai šķīrējtiesai.

12. Neskarot jebkādas pasākumus, ko veic par konkurenci atbildīgā kompetentā iestāde un/vai tiesa, kas ir atbildīga par 10. punktā minēto noteikumu izpildi, ja viena no Līgumslēdzējām pusēm uzskata, ka kāds gaisa pārvadātājs ir cietis no varbūtēja 10. punkta pārkāpuma un ka to var pierādīt, tā var iesniegt otrai Līgumslēdzējai pusei rakstiskas piezīmes. Pēc otras Līgumslēdzējas puses informēšanas viena Puse var arī vērsties pie kompetentajām publiskajām iestādēm otras Līgumslēdzējas puses teritorijā, tostarp valsts, reģionālā vai vietējā līmeņa publiskajām struktūrām, lai apspriestu ar šo pantu saistītos jautājumus. Turklāt viena Līgumslēdzēja puse var pieprasīt apspriešanos par šo jautājumu ar otru Līgumslēdzēju pusi, lai šo problēmu atrisinātu. Šādas apspriedes notiek trīsdesmit (30) dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas. Tīkmēr Līgumslēdzējas puses apmainās ar pietiekamu informāciju, lai pilnībā izskatītu bažas, ko paudusi viena no Līgumslēdzējām pusēm.

13. Ja Līgumslēdzējas puses apspriežoties nevar jautājumu atrisināt trīsdesmit (30) dienu laikā no dienas, kad apspriešanās sāka, vai ja apspriešanās netiek uzsākta trīsdesmit (30) dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas attiecībā uz varbūtēju 10. punkta pārkāpumu un ar noteikumu, ka konkurences jomā kompetentā iestāde vai tiesa ir konstatējusi, ka tikuši pārkāpti pretmonopola noteikumi, tad Līgumslēdzēja puse, kas apspriedes pieprasījusi, ir tiesīga apturēt to tiesību īstenošanu, kas saskaņā ar šo nolīgumu piešķirtas otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājam(-iem), atsakot, anulējot, atsaucot vai apturot darbības atļauju, vai šo tiesību īstenošanai noteikt nosacījumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem, vai noteikt maksājumus, vai pieņemt citus pasākumus. Visiem pasākumiem, kas veikti

saskaņā ar šo punktu, jābūt piemērotiem, samērīgiem, un to darbības jomai un ilgumam jābūt stingri ierobežotam līdz nepieciešamajam minimumam.

8. PANTS

Uzņēmējdarbība

Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Līgumslēdzējas puses gādā, lai to tiesību akti, noteikumi vai piemērojamās procedūras nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti II pielikuma A daļā.

Uzņēmējdarbības veikšana

1. Līgumslēdzējas puses atzīst, ka šķēršļi, kas kavē komerciālo pārvadātāju darbību, varētu apdraudēt ar šo nolīgumu iegūstamos ieguvumus. Tāpēc Līgumslēdzējām pusēm ir jāvienojas efektīvi un savstarpēji sadarboties, lai likvidētu šķēršļus abu Līgumslēdzēju pušu komerciālo pārvadātāju uzņēmējdarbībai, ja šādi šķēršļi var kavēt komercdarbību, radīt konkurences traucējumus vai kavēt vienlīdzīgu konkurences apstākļu veidošanu.

2. Apvienotā komiteja, kas paredzēta šā nolīguma 21. pantā ("Apvienotā komiteja"), izstrādā sadarbības procesu saistībā ar uzņēmējdarbības veikšanu un komerciespējām; tā pārbauda, cik efektīvi tiek novērsti šķēršļi komerciālo pārvadātāju uzņēmējdarbībai, un regulāri pārskata situācijas attīstību, tostarp attiecībā uz normatīvo aktu grozījumiem. Saskaņā ar šā nolīguma 21. panta ("Apvienotā komiteja") noteikumiem Līgumslēdzēja puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai izskatītu visus jautājumus saistībā ar šā panta piemērošanu.

Gaisa pārvadātāja pārstāvji

3. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības otras Līgumslēdzējas puses teritorijā izveidot biroja telpas un aprīkojumu, kas nepieciešami pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar šo nolīgumu.

4. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji ir tiesīgi saskaņā ar otras Līgumslēdzējas puses normatīvajiem aktiem par ieceļošanu, uzturēšanos un strādāšanu ievest un uzturēt otras Līgumslēdzējas puses teritorijā komercpersonālu, vadības, pārdošanas, tehnisko, darbības un citu speciālistu personālu, kas ir nepieciešams, lai atbalstītu gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu. Abas Līgumslēdzējas puses vajadzības gadījumā atvieglo un paātrina darba atļauju piešķiršanu darbiniekiem, kas saskaņā ar šo punktu strādā biros, tostarp tiem, kas veic dažus īslaicīgus pienākumus ne ilgāk par deviņdesmit (90) dienām, ievērojot attiecīgos spēkā esošos normatīvos aktus. Netiek prasīts, lai abu Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātājiem būtu vietējs partneris.

Apkalpošana uz zemes

5. a) Neskarot šā punkta b) apakšpunkta noteikumus, katram Līgumslēdzēja puses gaisa pārvadātājam otras Līgumslēdzēja puses teritorijā ir tiesības:

i) nodrošināt pašam apkalpošanu uz zemes ("pašpakalpojumi"); vai

ii) izvēlēties starp konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem, kas veic apkalpošanu uz zemes kopumā vai daļēji, ja šādiem pakalpojumu sniedzējiem ir atļauta piekļuve tirgum, pamatojoties uz katras Līgumslēdzēja puses normatīvajiem aktiem, un ja šādi pakalpojumu sniedzēji tirgū ir pārstāvēti.

b) Uz tiesībām, kas noteiktas a) apakšpunkta i) un ii) punktā, attiecas tikai konkrēti vietas vai jaudas ierobežojumi, kas saistīti ar nepieciešamību nodrošināt drošu lidostas ekspluatāciju. Ja šādi ierobežojumi kavē, neļauj vai ierobežo pašpakalpojumus un ja nav efektīvas konkurences starp apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem, attiecīgā Līgumslēdzēja puse gādā par to, ka visi šie pakalpojumi ir nodrošināti visiem gaisa pārvadātājiem saskaņā ar taisnīgiem un adekvātiem nosacījumiem, ko piemēro visiem gaisa pārvadātājiem; šādu pakalpojumu cenas nosaka saskaņā ar atbilstīgiem, objektīviem, atklātiem un nediskriminējošiem kritērijiem.

6. Katram pakalpojumu sniedzējam, kad tas veic apkalpošanu uz zemes, neatkarīgi no tā, vai tas ir vai nav gaisa pārvadātājs, un ja vien šāda darbība ir atļauta un ja tā notiek saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, ir tiesības sniegt šādus pakalpojumus otras Līgumslēdzēja puses teritorijā gaisa pārvadātājiem, kas darbojas tajā pašā lidostā.

Laika nišu piešķiršana lidostās

7. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka procedūras, vadlīnijas un noteikumi attiecībā uz tās teritorijā esošajās lidostās piemērojamo laika nišu pārvaldību tiek piemēroti bez diskriminācijas un neatkarīgā, efektīvā un pārredzamā veidā un nekavē piekļuvi tirgum.

Darbības plāni, programmas un grafiki

8. Līgumslēdzēja puse var prasīt, lai vienīgi informācijas nolūkā tiktu paziņoti saskaņā ar šo nolīgumu sniegto gaisa pārvadājumu pakalpojumu darbības plāni, programmas un grafiki. Ja kāda Līgumslēdzēja puse šādu paziņojumu pieprasa, tā līdz minimumam samazina administratīvo slogu, kas gaisa transporta starpniekiem un otras Līgumslēdzēja puses gaisa pārvadātājiem saistīts ar paziņošanas prasībām un procedūrām.

Pārdošana, vietējie izdevumi un naudas līdzekļu pārskaitījumi

9. Ikvienam jebkuras Līgumslēdzēja puses gaisa pārvadātājam ir tiesības savā vai cita gaisa pārvadātāja vārdā iesaistīties gaisa pārvadājumu pakalpojumu un ar tiem saistīto

pakalpojumu pārdošanā otras Līgumslēdzējas puses teritorijā tieši un/vai, pēc gaisa pārvadātāja izvēles, ar tā pārdošanas aģentu vai citu gaisa pārvadātāja izraudzītu starpnieku palīdzību, vai internetā, vai ar jebkuru citu pieejamu līdzekli. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības pārdot šādus pārvadājumu pakalpojumus, un ikviena persona drīkst brīvi pirkt šādus pārvadājumu pakalpojumus attiecīgās teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar attiecīgās valsts spēkā esošo tiesību aktu noteikumiem par valūtas maiņu.

10. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem vietējos izdevumus, kas otras Līgumslēdzējas puses teritorijā radušies īpaši (bet ne tikai) par degvielas pirkšanu, ir tiesības segt vietējā valūtā vai brīvi konvertējamā valūtā saskaņā ar attiecīgās valsts spēkā esošo tiesību aktu noteikumiem par valūtas maiņu un ārējo tirdzniecību.

11. Jebkuram gaisa pārvadātājam visus ieņēmumus, kas pārsniedz tā vietējos izdevumus, ir tiesības pēc pieprasījuma konvertēt brīvi konvertējamā valūtā un jebkurā laikā un jebkurā veidā bez ierobežojumiem vai nodokļiem pārskaitīt uz paša izraudzītu valsti pēc maiņas kursa, kas ir spēkā pārskaitīšanas pieprasījuma brīdī.

Administratīvās procedūras, kas saistītas ar ieņēmumu pārsniegumu konvertāciju un pārskaitīšanu, piemēro saskaņā ar katras Puses spēkā esošajiem tiesību aktu noteikumiem par valūtas maiņu. Par konvertāciju un pārskaitīšanu nav jākārt nekāda maksa, izņemot tādas maksas, ko par šādas konvertācijas un šāda pārskaitījuma veikšanu bankas parasti iekasē.

Komersadarbības līgumi

12. Veicot vai piedāvājot gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ikviens katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājs drīkst noslēgt komersadarbības līgumus, piemēram, līgumus par vietu rezervēšanu tālākpārdošanai vai kopīgiem lidojumiem, ar:

- a) jebkuru Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem; un
- b) jebkuru trešās valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem; un
- c) jebkuru virszemes, sauszemes vai jūras pārvadātāju no jebkuras valsts;

ar nosacījumu, ka: i) pakalpojumu veicošais pārvadātājs ir attiecīgo satiksmes tiesību turētājs un ii) l'pārvadātājiem, kas pārdod pakalpojumu, ir attiecīgā atļauja veikt pārvadājumus attiecīgajos maršrutos, un iii) šādas vienošanās atbilst prasībām attiecībā uz drošību un konkurenci, kas parasti tiek piemērotas šādiem pasākumiem.

13. Attiecībā uz pārdodamajiem pasažieru pārvadājumiem, kas notiek saistībā ar komersadarbības līgumiem, aviobiļetes pārdošanas brīdī vai reģistrācijas brīdī, vai jebkurā gadījumā pirms iekāpšanas, ja lidojums notiek ar pārsēšanos un bez reģistrācijas, pircēju informē par to, kuri pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji darbosies katrā pakalpojuma sektorā.

Intermodālie pakalpojumi

14. Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem uz virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem neattiecas normatīvie akti, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka šos virszemes pārvadājumus piedāvā gaisa pārvadātājs, izmantojot savu nosaukumu.

15. Neatkarīgi no jebkuriem citiem šā nolīguma noteikumiem Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem saistībā ar starptautisko gaisa transportu ir atļauts bez ierobežojumiem izmantot jebkādu virszemes transportu kravu nogādāšanai uz jebkuru punktu, kas atrodas Līgumslēdzēju pušu vai trešo valstu teritorijās, un no tā, tostarp pārvadājumiem uz un no visām starptautiski atzītām lidostām, kurās ir muitas iestādes, un attiecīgā gadījumā ietverot tiesības pārvadāt kravas, kas atrodas muitas kontrolē, saskaņā ar piemērojamajiem normatīvajiem aktiem. Šādām kravām, ko pārvadā ar virszemes transportu vai ar gaisa transportu, lidostā ir pieejamas muitas procedūras un telpas. Gaisa pārvadātāji drīkst izvēlēties paši veikt virszemes pārvadājumus vai nodrošināt tos, izmantojot vienošanos ar citiem virszemes pārvadātājiem, tostarp izmantot virszemes pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz citi gaisa pārvadātāji vai netieši kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji. Šādus intermodālus kravu pārvadājumu pakalpojumus drīkst piedāvāt par vienu kopīgu cenu par apvienoto gaisa un virszemes pārvadājumu, ja kravu nosūtītāji netiek maldināti par faktiem, kas saistīti ar šādiem pārvadājumiem.

Franšīze un marķējums

16. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības slēgt franšīzes vai marķēšanas līgumus ar jebkuras Līgumslēdzējas puses vai trešo valstu komercsabiedrībām, tostarp gaisa pārvadātājiem, ar noteikumu, ka gaisa pārvadātājiem ir attiecīga atļauja un tie atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus Līgumslēdzējas puses piemēro šādiem pasākumiem, jo sevišķi tiem, kuros pieprasīts izpaust pakalpojumu veicošā gaisa pārvadātāja identitāti.

Izīrēšana

17. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji līgumus par gaisa kuģu (ar apkalpi vai bez tās) nodrošināšanu starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem var noslēgt ar:

a) jebkuru Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātāju; un

b) jebkuru trešās valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem,

ja visiem tādos līgumos iesaistītajiem ir pienācīgas atļaujas un tie atbilst normatīvajos aktos paredzētajiem nosacījumiem, kādus Līgumslēdzējas puses šādiem līgumiem parasti piemēro. Neviena no abām Līgumslēdzējām pusēm nevar pieprasīt, lai gaisa pārvadātājam, kas nodrošina gaisa kuģi, būtu ar šo nolīgumu noteiktas tiesības veikt satiksmi tajos maršrutos, kuros gaisa kuģis tiks ekspluatēts. Līgumslēdzējas puses var pieprasīt, lai šādus līgumus apstiprinātu to kompetentās iestādes. Ja kāda no Līgumslēdzējām pusēm, ievērojot

nediskriminēšanas principu, šādu apstiprinājumu pieprasa, tā līdz minimumam samazina administratīvo slogu, kas gaisa pārvadātājiem saistīts ar šādas apstiprināšanas procedūru.

9. PANTS

Muitas nodokļi un maksājumi

1. Ierodoties vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā, gaisa kuģi, kurš iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, ko veic otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji, tā parasto aprīkojumu, degvielu, smērvielas, tehniskos palīgmateriālus patēriņam, lidlauka aprīkojumu, rezerves daļas (tostarp dzinējus), gaisa kuģa krājumus (jo īpaši tādas preces kā pārtika, dzērieni un alkoholiskie dzērieni, tabakas izstrādājumi un citi ražojumi, kas lidojuma laikā ierobežotā daudzumā ir paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru patēriņam) un citus priekšmetus, kas paredzēti izmantošanai vai tiek izmantoti tikai saistībā ar starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa ekspluatāciju vai apkalpošanu, uz savstarpības pamata atbrīvo no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un nodevām, ko a) uzliek valsts vai vietējās iestādes vai Eiropas Savienība un b) kas nav balstītas uz sniegto pakalpojumu izmaksām, ar noteikumu, ka šāds aprīkojums un krājumi paliek gaisa kuģī.

2. Uz savstarpības pamata atbrīvojumu no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kuri minēti šā panta 1. punktā, izņemot maksājumus, kas balstīti uz sniegtā pakalpojuma izmaksām, piemēro šādos gadījumos:

a) gaisa kuģa krājumiem, kas ir ievesti vai piegādāti Līgumslēdzējas puses teritorijā un samērīgā daudzumā iekrauti starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;

b) lidlauka aprīkojumam un rezerves daļām (jo īpaši dzinējiem), kas ievesti Līgumslēdzējas puses teritorijā, lai apkalpotu, veiktu tehnisko apkopi vai remontētu tādu otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, kas nodrošina starptautiskos gaisa pārvadājumus;

c) degvielai, smērvielām un tehniskajiem palīgmateriāliem patēriņam, kas ir ievesti vai piegādāti Līgumslēdzējas puses teritorijā, lai tos izmantotu otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;

d) iespieddarbiem – kā noteikts katras Līgumslēdzējas puses muitas tiesību aktos –, kas ir ievesti vai piegādāti vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā un iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas, un

e) drošuma un drošības aprīkojumam izmantošanai lidostās vai kravas termināļos.

3. Neskarot nekādus citus noteikumus par pretējo, nekas šajā nolīgumā neliedz Līgumslēdzējai pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus degvielai, kas tās teritorijā nediskriminējošā veidā piegādāta izmantošanai gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas veic lidojumus starp diviem punktiem tās teritorijā.
4. Gaisa kuģu pamataprīkojumu, kā arī šā panta 1. un 2. punktā minētos materiālus, krājumus un rezerves daļas, kas parasti paliek Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja ekspluatētā gaisa kuģī, drīkst izkraut otras Līgumslēdzējas puses teritorijā vienīgi ar minētās Līgumslēdzējas puses muitas dienestu iepriekšēju atļauju, un var prasīt, lai tie tiktu uzglabāti minēto dienestu uzraudzībā vai kontrolē uz laiku līdz to atkārtotai izvešanai vai nodošanai saskaņā ar abu Līgumslēdzēju pušu spēkā esošajiem muitas noteikumiem.
5. Šajā pantā paredzētie atbrīvojumi ir spēkā arī gadījumos, kad vienas Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kam otra Līgumslēdzēja puse līdzīgi piešķirusi tādus pašus atbrīvojumus, par šā panta 1. un 2. punktā minēto priekšmetu nomu vai pārvietošanu otras Līgumslēdzējas puses teritorijā.
6. Nekas šajā nolīgumā neliedz nevienai Līgumslēdzējai pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus precēm, ko pārdod citādā veidā nekā pasažieru patēriņam gaisa kuģī gaisa pārvadājumu pakalpojuma posmā starp diviem punktiem tās teritorijā, kur ir atļauta iekāpšana vai izkāpšana.
7. Bagāžu un kravas, kas tiešā tranzītā šķērso Līgumslēdzējas puses teritoriju, atbrīvo no nodokļiem, muitas nodevām un citiem līdzīgiem maksājumiem, kas nav balstīti uz sniegto pakalpojumu izmaksām.
8. Var prasīt, lai šā panta 1. un 2. punktā minētās iekārtas un krājumus glabātu attiecīgo kompetento iestāžu uzraudzībā un kontrolē.
9. Šā nolīguma noteikumi neietekmē pievienotās vērtības nodokļa (PVN) jomu, izņemot šo nodokli importam.
10. Šis nolīgums neietekmē starp dalībvalsti un Tunisiju noslēgto spēkā esošo nolīgumu noteikumus par ienākuma un kapitāla nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu.

10. PANTS

Lietošanas maksas

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Līgumslēdzējas puses gādā, lai to tiesību akti, noteikumi vai piemērojamās procedūras nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti II pielikuma A daļā.
2. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras var uzlikt otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem par aeronavigācijas un gaisa satiksmes vadības pakalpojumu izmantošanu, ir aprēķinātas,

pamatojoties uz izmaksām, un nav diskriminējošas. Jebkurā gadījumā šāda veida lietošanas maksas otras Līgumslēdzēja puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kādi ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam.

3. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras var uzlikt otras Līgumslēdzēja puses gaisa pārvadātājiem par lidostas un aviācijas drošības infrastruktūras un pakalpojumu un ar tiem saistīto infrastruktūru un pakalpojumu izmantošanu, izņemot maksas, ko iekasē par šā nolīguma 8. panta (“Uzņēmējdarbība”) 5. punktā minēto pakalpojumu sniegšanu, ir taisnīgas, pamatotas, nav netaisnīgi diskriminējošas, nav diskriminējošas attiecībā uz valstspiederību un ir objektīvi sadalītas starp lietotāju kategorijām. Neskarot 15. panta (“Gaisa satiksmes pārvaldība”) 1. punktu, šīs maksas var atspoguļot, bet nevar pārsniegt pilno pašizmaksu, kas maksas iekasētājām kompetentajām iestādēm vai struktūrām rodas par attiecīgās lidostas infrastruktūru un aviācijas drošības objektu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostas sistēmā. Šīs lietošanas maksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc nolietojuma summas atskaitīšanas. Objektus un pakalpojumus, par ko nosaka lietošanas maksas, nodrošina efektīvi un ekonomiski. Jebkurā gadījumā šīs maksas otras Līgumslēdzēja puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam maksu aprēķināšanas brīdī.

4. Katra Līgumslēdzēja puse pieprasa, lai maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras, kas darbojas tās teritorijā, un gaisa pārvadātāji, kas izmanto pakalpojumus un iekārtas, sāktu apspriešanos un apmainītos ar informāciju, kas vajadzīga, lai precīzi pārskatītu maksu pamatotību saskaņā ar šā panta 2. un 3. punktā izklāstītajiem principiem. Katra Līgumslēdzēja puse gādā, lai maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras samērīgā laikposmā sniegtu lietotājiem paziņojumu par visiem priekšlikumiem mainīt lietošanas maksas, lai pirms šādu izmaiņu veikšanas lietotāji varētu paust savu viedokli un iesniegt savas piezīmes.

11. PANTS

Pasažieru un kravu pārvadājumu cenas

1. Līgumslēdzēja puses ļauj Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātājiem brīvi noteikt pasažieru un kravu pārvadājumu cenas, pamatojoties uz brīvu un godīgu konkurenci.

2. Katra Līgumslēdzēja puse var nediskriminējošā veidā abu Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātājiem pieprasīt paziņot savām kompetentajām iestādēm vienkāršoti un tikai informācijas nolūkā to piedāvāto pakalpojumu cenas, kurus sniedz, izlidojot no minētās Puses teritorijas. Šo paziņojumu no gaisa pārvadātājiem var pieprasīt ne agrāk kā sākotnējā pasažieru vai kravu pārvadājumu cenu piedāvājumā.

3. Kompetentās iestādes var savstarpēji apspriest jautājumus par prasībām un procedūrām attiecībā uz pasažieru un kravu pārvadājumu cenu paziņošanu, kā arī negodīgām, nesamērīgām, diskriminējošām vai subsidētām cenām.

12. PANTS

Statistika

1. Katra Līgumslēdzēja puse bez diskriminācijas sniedz otrai Līgumslēdzējai pusei statistiku, kas pieejama par šajā nolīgumā paredzētajiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kā paredzēts abu Līgumslēdzēju pušu normatīvajos aktos, un ko var pamatoti pieprasīt.
2. Līgumslēdzējas puses saskaņā ar šā nolīguma 21. pantu ("Apvienotā komiteja") sadarbojas Apvienotajā komitejā, lai uzlabotu savstarpēju apmaiņu ar statistikas informāciju, kas vajadzīga gaisa pārvadājumu attīstības uzraudzīšanai saistībā ar šo nolīgumu.

II SADAĻA

SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

13. PANTS

Aviācijas drošums

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Līgumslēdzējas puses gādā, lai to tiesību akti, noteikumi vai piemērojamās procedūras nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti II pielikuma B daļā.
2. Katras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes šajā nolīgumā noteikto gaisa pārvadājumu veikšanai atzīst par derīgām attiecīgās otras Līgumslēdzējas puses izdotas vai par derīgām atzītas un joprojām spēkā esošas lidojumderīguma apliecības, lidošanas pieredzes apliecības un licences, ar noteikumu, ka šādu apliecību vai licenču izdošanas vai apstiprināšanas nosacījumi atbilst vismaz obligātajiem standartiem, kādus ir iespējams noteikt, piemērojot Konvenciju. Tomēr kompetentās iestādes var atteikties atzīt par derīgām lidojumu veikšanai virs to valsts teritorijas lidošanas pieredzes apliecības un licences, ko to valsts pilsoņiem ir piešķīrušas vai atzinušas par derīgām otras Puses iestādes.
3. Jebkura Līgumslēdzēja puse jebkurā laikā drīkst pieprasīt konsultācijas par drošuma standartiem, kurus ievēro otra Līgumslēdzēja puse.
4. Līgumslēdzējas puses nodrošina, ka vienā Līgumslēdzējā pusē reģistrētam gaisa kuģim, par kuru pastāv aizdomas, ka tas neatbilst saskaņā ar Konvenciju noteiktajiem starptautiskajiem lidojumu drošības standartiem, un kurš nosēžas starptautiskajai gaisa satiksmei atvērtā lidostā otras Līgumslēdzējas puses teritorijā, tās kompetentās iestādes veic perona pārbaudi gaisa kuģī un gaisa kuģa ārpusē, lai pārbaudītu gan gaisa kuģa un apkalpes dokumentu derīgumu, gan gaisa kuģa un tā aprīkojuma faktisko stāvokli.
5. Jebkuras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes var nekavējoties veikt visus vajadzīgos pasākumus, ja tām ir pamatoti iemesli uzskatīt, ka:
 - a) gaisa kuģis, kāda gaisa kuģa sastāvdaļa vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst obligātajiem standartiem, kas noteikti attiecīgi vai nu saskaņā ar Konvenciju, vai ar regulatīvajām prasībām, kas minētas šā nolīguma II pielikuma B daļā;
 - b) ir nopietnas bažas par to, ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija varētu neatbilst obligātajiem standartiem, kas noteikti attiecīgi vai nu saskaņā ar Konvenciju, vai ar regulatīvajām prasībām, kas minētas šā nolīguma II pielikuma B daļā; vai
 - c) ir nopietnas bažas par to, ka obligātie standarti, kas noteikti attiecīgi vai nu saskaņā ar Konvenciju, vai ar regulatīvajām prasībām, kas minētas šā nolīguma II pielikuma B daļā, varētu nebūt vairs spēkā vai netikt pareizi piemēroti.

6. Ja vienas Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes nolēmj veikt pasākumus saskaņā ar 5. punkta noteikumiem, tās savlaicīgi par to informē otras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes, savu lēmumu attiecīgi pamatojot.

7. Jebkuru pasākumu, ko viena Līgumslēdzēja puse veikusi saskaņā ar šā panta 5. punktu, atsauc, tiklīdz vairs nepastāv šāda pasākuma iemesls.

8. Ja pasākumi, kas tiek veikti, piemērojot 5. punktu, netiek pārtraukti arī tad, ja to veikšanai vairs nav pamata, jebkura no Līgumslēdzējām pusēm var vērsties ar šo jautājumu Apvienotajā komitejā.

14. PANTS

Aviācijas drošība

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Līgumslēdzējas puses gādā, lai to tiesību akti, noteikumi vai piemērojamās procedūras nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti II pielikuma C daļā.

2. Ņemot pilnībā vērā attiecīgo Līgumslēdzēju pušu suverenitāti un respektējot to, Līgumslēdzējas puses var piekrist, ka viena Līgumslēdzēja puse var apmeklēt vienu vai vairākas lidostas otrā Līgumslēdzējā pusē attiecībā uz tajās veiktajiem aviācijas drošības pasākumiem. Līgumslēdzējas puses izveido mehānismus, kas vajadzīgi informācijas apmaiņai par šādu apmeklējumu rezultātiem.

3. Līgumslēdzējas puses atkārtoti apliecina to savstarpējās saistības rūpēties par civilās aviācijas drošību pret nesankcionētas iejaukšanās aktiem un jo īpaši to saistības saskaņā ar Konvenciju, kā arī saskaņā ar Tokijā 1963. gada 14. septembrī parakstīto Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, Hāgā 1970. gada 16. decembrī parakstīto Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, Monreālā 1971. gada 23. septembrī parakstīto Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, Monreālā 1988. gada 24. februārī parakstīto Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, un Monreālā 1991. gada 1. martā parakstīto Konvenciju par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu, ciktāl abas Līgumslēdzējas puses ir šo konvenciju dalībnieces, kā arī saistības saskaņā ar citām ar civilās aviācijas drošību saistītām konvencijām un protokoliem, kuru dalībnieces ir Līgumslēdzējās puses.

4. Līgumslēdzējas puses pēc attiecīga lūguma sniedz viena otrai visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu civilo gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības, kas ir vērstas pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošību, un jebkādos citus draudus aviācijas drošībai.

5. Līgumslēdzējas puses to savstarpējās attiecībās ievēro aviācijas drošības standartus un – tādā mērā, kādā tās to piemēro, – Čikāgas konvencijas pielikumos ietvertu ICAO ieteicamo praksi, ciktāl šie noteikumi Līgumslēdzējām pusēm ir piemērojami. Abas Puses

pieprasa, lai tajās reģistrēto gaisa kuģu ekspluatanti vai gaisa kuģu ekspluatanti, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā mītne atrodas to teritorijā, un to teritorijā esošie lidostu ekspluatanti darbotos saskaņā ar šiem aviācijas drošības noteikumiem.

6. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka tās teritorijā pasākumi tiek efektīvi piemēroti, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, tostarp, bet ne tikai, pasažieru un to rokas bagāžas pārbaudes, reģistrētās bagāžas pārbaudes, to personu (ieskaitot apkalpi), kas nav pasažieri, pārbaude un drošības kontrole, kā arī viņu pārvadājamo priekšmetu pārbaude un drošības kontrole, un kravas, pasta, lidojuma laikā patērējamo krājumu un lidostu krājumu pārbaude un drošības kontrole un piekļuves kontrole kontrolējamajai teritorijai un ierobežotas iekļuves drošības zonām. Šos pasākumus pielāgo, lai novērstu apdraudējuma palielināšanos aviācijas drošības jomā. Katra Līgumslēdzēja puse piekrīt, ka tās gaisa kuģu ekspluatantiem drīkst pieprasīt ievērot aviācijas drošības noteikumus, kas minēti šā panta 5. punktā, un citus aviācijas drošības noteikumus, ko pieprasa otra Līgumslēdzēja puse, kad gaisa pārvadātāji ierodas vai atrodas minētās otras Līgumslēdzējas puses teritorijā vai izbrauc no tās.

7. Pilnībā ņemot vērā otras Līgumslēdzējas puses suverenitāti un respektējot to, viena Līgumslēdzēja puse var pieņemt tādus drošības pasākumus attiecībā uz iebraukšanu tās teritorijā, kā arī ārkārtas pasākumus, lai novērstu konkrētus draudus drošībai, kuri būtu nekavējoties jāpaziņo otrai Līgumslēdzējai pusei. Katra Līgumslēdzēja puse labvēlīgi apsver jebkādu prasību, ar kuru pie tās vērsas otra Līgumslēdzējas puse, lai panāktu, ka tiek veikti samērīgi un īpaši drošības pasākumi, lai novērstu konkrētus draudus, un pirmā Līgumslēdzēja puse ņem vērā drošības pasākumus, kādus jau piemēro otra Līgumslēdzēja puse, un jebkādu otras Līgumslēdzējas puses izteiktu viedokli. Katra Līgumslēdzēja puse tomēr atzīst, ka nekas šajā pantā neierobežo Līgumslēdzējas puses iespējas atteikties ielidošanu tās teritorijā ar jebkuru lidojumu vai lidojumiem, kas pēc tās uzskatiem rada draudus tās drošībai. Izņemot gadījumus, kad tas pamatotu iemeslu dēļ nav iespējams ārkārtas situācijā, katra Līgumslēdzēja puse iepriekš informē otru Līgumslēdzēju pusi par visiem īpašajiem drošības pasākumiem, ko grasās ieviest un kas varētu radīt būtisku finansiālu vai operacionālu ietekmi uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kas paredzēti šajā nolīgumā. Katra Līgumslēdzēja puse atbilstīgi šā nolīguma 21. pantam ("Apvienotā komiteja") var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai šādus drošības pasākumus apspriestu.

8. Civilo gaisa kuģu nelikumīgas sagrābšanas incidenta vai šāda incidenta draudu gadījumā, vai citādu pret šādu gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošumu vērstu nelikumīgu aktu gadījumā Līgumslēdzējas puses palīdz cita citai, atvieglinot saziņu un citus atbilstīgus pasākumus, kuru nolūks ir drīzi un droši izbeigt šādu incidentu vai tā draudus.

9. Katra Līgumslēdzēja puse veic visus pasākumus, ko tā uzskata par lietderīgiem, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģis, kurš nelikumīgi sagrābts vai pret kuru veiktas citas nelikumīgas darbības un kurš atrodas uz zemes tās teritorijā, tiek aizturēts uz zemes, ja vien gaisa kuģa izlidošanas nepieciešamību nerada primārais pienākums aizsargāt cilvēku dzīvības. Ja vien tas ir iespējams, šādus pasākumus veic uz savstarpējas apspriešanās pamata.

10. Ja Līgumslēdzējai pusei ir pietiekams pamats uzskatīt, ka otra Līgumslēdzēja puse nav ievērojusi šajā pantā minētos aviācijas drošības noteikumus, minētā Līgumslēdzēja puse var pieprasīt tūlītēju apspriešanos ar otru Līgumslēdzēju pusi.

11. Neskarot šā nolīguma 4. pantu ("Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana"), gadījumā, ja piecpadsmit (15) dienu laikā pēc šādas prasības izteikšanas apmierinoša vienošanās nav panākta, tas ir pamats, lai atteiktu, atsauktu vai ierobežotu otras Līgumslēdzējas puses viena vai vairāku gaisa pārvadātāju darbības atļauju vai noteiktu šādām atļaujām nosacījumus.

12. Ja to prasa tūlītēji un ārkārtas draudi, Līgumslēdzēja puse drīkst veikt pagaidu pasākumus pirms šā panta 11. punktā minētā piecpadsmit (15) dienu termiņa beigām.

13. Tiklīdz otra Puse ir pilnībā izpildījusi šā panta noteikumus, jebkāda rīcība saskaņā ar šā panta 11. punktu tiek pārtraukta.

15. PANTS

Gaisa satiksmes pārvaldība

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Līgumslēdzējas puses gādā, lai to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai piemērojamās procedūras nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti šā nolīguma II pielikuma D daļā, un – jomās, uz ko neattiecas Eiropas Savienības tiesiskais regulējums, – aeronavigācijas ICAO procedūras, ievērojot turpmāk izklāstītos nosacījumus.

2. Līgumslēdzējas puses apņemas nodrošināt visciešāko sadarbību gaisa satiksmes pārvaldības jomā ar mērķi paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu, iekļaujot tajā Tunisiju, lai tādējādi pastiprinātu pašreizējos drošuma standartus un vispārējās gaisa satiksmes kopējo efektivitāti Eiropā, optimizēt jaudu un pēc iespējas mazināt aizkavēšanos. Šajā nolūkā Tunisija novērotāja statusā iesaistās Eiropas vienotās gaisa telpas komitejas darbā. Apvienotā komiteja atbild par sadarbības pārraudzību un atvieglināšanu gaisa satiksmes pārvaldības jomā.

3. Lai atvieglinātu Eiropas vienotās gaisa telpas mērķu sasniegšanu Pušu teritorijās:

a) Tunisija veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai pielāgotu savus aeronavigācijas pakalpojumus un institucionālās un gaisa satiksmes pārvaldības struktūras saskaņā ar Eiropas vienoto gaisa telpu, jo īpaši attiecībā uz aviācijas drošumu;

b) Tunisija jo īpaši izveido attiecīgu valsts uzraudzības iestādi, kas ir vismaz funkcionāli neatkarīga no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja(-iem);

c) Eiropas Savienība iesaista Tunisiju attiecīgās darbības iniciatīvās aeronavigācijas pakalpojumu, gaisa telpas un sadarbības jomā, kas izriet no Eiropas vienotās gaisa telpas, jo īpaši ar:

- i). sadarbību ar Tunisiju vai tās iesaisti funkcionālā gaisa telpas blokā;
- ii). dalību Eiropas vienotās gaisa telpas tīkla darbībās, jo īpaši attiecībā uz datu apmaiņu par satiksmes plūsmām;
- iii). pielāgošanu SESAR izvēšanas plāniem;
- iv). sadarbības uzlabošanu; un

d) Līgumslēdzējas puses sadarbojas Eiropas Savienības darbības uzlabošanas sistēmas jomā ar mērķi optimizēt lidojumu vispārējo efektivitāti, samazināt izmaksas un uzlabot esošo sistēmu drošību un jaudu. Sadarbība ietver darbības rādītāju uzraudzības instrumentus un gaisa telpas projektēšanas un pārvaldības instrumentu izmantošanu.

16. PANTS

Vides aizsardzība

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Līgumslēdzējas puses gādā, lai to tiesību akti, noteikumi vai piemērojamās procedūras nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti II pielikuma E daļā.

2. Līgumslēdzējas puses atbalsta vajadzību aizsargāt vidi, veicinot ilgtspējīgu aviācijas attīstību. Līgumslēdzējas puses plāno sadarboties, lai apzinātu jautājumus, kas saistīti ar aviācijas ietekmi uz vidi.

3. Līgumslēdzējas puses atzīst, cik svarīgi ir sadarboties, lai izpētītu un maksimāli mazinātu aviācijas ietekmi uz vidi saskaņā ar šā nolīguma mērķiem.

4. Līgumslēdzējas puses atzīst klimata pārmaiņu problemātikas risināšanas svarīgumu un tāpēc arī aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju mazināšanu gan valsts, gan starptautiskā līmenī. Līgumslēdzējas puses piekrīt pastiprināt sadarbību šajos jautājumos, arī ar attiecīgiem daudzpusējiem nolīgumiem, jo īpaši īstenojot visaptverošus, uz tirgu balstītus pasākumus, kā apstiprinājusi ICAO 39. asambleja, un izmantojot ilgtspējīgas attīstības mehānismu, kurš izveidots ar 6.4. pantu Parīzes nolīgumā, kas pieņemts saskaņā ar ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām, lai izstrādātu starptautiskus un visaptverošus, uz tirgu balstītus pasākumus SEG emisiju mazināšanai aviācijas nozarē un jebkuru citu minētajā 6. pantā paredzētu aspektu, kas ir sevišķi būtisks attiecībā uz starptautiskās aviācijas radītajām emisijām.

5. Līgumslēdzējas puses apņemas apmainīties ar informāciju un uzturēt regulāru dialogu starp ekspertiem nolūkā stiprināt sadarbību, lai ierobežotu aviācijas ietekmi uz vidi, ietverot:

- a) videi draudzīgu aviācijas tehnoloģiju pētniecību un izstrādi;
- b) inovāciju gaisa satiksmes pārvaldībā, lai mazinātu aviācijas ietekmi uz vidi;

- c) jaunu ilgtspējīgas degvielas veidu izpēti un izstrādi aviācijā;
 - d) viedokļu apmaiņu par jautājumiem, kas saistīti ar aviācijas ietekmi uz vidi un tādu aviācijas emisiju mazināšanu, kuras ietekmē klimatu; un
 - e) trokšņa mazināšanu un monitoringu, lai samazinātu aviācijas ietekmi uz vidi.
6. Līgumslēdzējas puses saskaņā ar to tiesībām un pienākumiem, kas izriet no daudzpusējām vides saistībām, apņemas arī efektīvi stiprināt sadarbību, it īpaši finansiālu un tehnoloģisku sadarbību, attiecībā uz pasākumiem, kas vērsti uz starptautiskās aviācijas radīto SEG emisiju mazināšanu.
7. Līgumslēdzējas puses atzīst vajadzību veikt atbilstošus pasākumus, lai novērstu vai mazinātu aviācijas ietekmi uz vidi, ja vien šādi pasākumi pilnībā atbilst to tiesībām un pienākumiem, kas tām jāievēro un jāpilda saskaņā ar starptautiskajām tiesībām.

17. PANTS

Gaisa pārvadātāju atbildība

Līgumslēdzējas puses atkārtoti apstiprina savus pienākumus saskaņā ar starptautiskajām konvencijām, ko ratificējušas abas Līgumslēdzējas puses.

18. PANTS

Patērētāju tiesību aizsardzība

Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Līgumslēdzējas puses gādā, lai to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai piemērojamās procedūras nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti II pielikuma F daļā.

19. PANTS

Sociālie aspekti

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Līgumslēdzējas puses gādā, lai to tiesību akti, noteikumi vai piemērojamās procedūras nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti II pielikuma G daļā.

2. Līgumslēdzējas puses atzīst, cik svarīgi ir gūt ieskatu par šā nolīguma ietekmi uz darbaspēku, nodarbinātību un darba apstākļiem. Līgumslēdzējas puses apņemas sadarboties nodarbinātības jautājumos, uz kuriem attiecas šis nolīgums, jo īpaši saistībā ar ietekmi uz nodarbinātību, pamattiesībām darbā, darba apstākļiem, sociālo aizsardzību un sociālo dialogu.
3. Līgumslēdzējas puses ar savu tiesību aktu, noteikumu un prakses starpniecību veicina augstu sociālās aizsardzības un nodarbinātības līmeni civilās aviācijas nozarē.
4. Līgumslēdzējas puses atzīst to, cik svarīgi ir gūt labumu no ievērojamiem ekonomiskiem ieguvumiem, ko rada atvērtu un konkurētspējīgu tirgu pastāvēšana apvienojumā ar augstiem darba ņēmēju nodarbinātības standartiem. Līgumslēdzējas puses īsteno šo nolīgumu tādā veidā, lai veicinātu augstus darba standartus neatkarīgi no attiecīgo gaisa pārvadātāju īpašumtiesībām vai rakstura un nodrošinātu, ka to attiecīgajos tiesību aktos noteiktās tiesības un principi tiek nevis pārkāpti, bet gan efektīvi īstenoti.
5. Līgumslēdzējas puses apņemas veicināt un efektīvi īstenot savos tiesību aktos un praksē starptautiski atzītus darba pamatstandartus, kā tas atspoguļots Starptautiskās Darba organizācijas pamatkonvencijās, kuras Tunisija un ES dalībvalstis ratificējušas.
6. Līgumslēdzējas puses apņemas veicināt arī citus starptautiski atzītus standartus un nolīgumus sociālajā un darba jomā un tos, kas attiecas uz civilās aviācijas nozari, kā arī to efektīvu īstenošanu un piemērošanu savos tiesību aktos.
7. Jebkura no Līgumslēdzējām pusēm var pieprasīt sasaukt Apvienotās komitejas sanāksmi, lai izskatītu ar nodarbinātību saistītos jautājumus, kurus tā uzskata par svarīgiem.

III SADAĻA

INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

20. PANTS

Interpretācija un īstenošana

1. Līgumslēdzējas puses veic visus vispārīgos vai atsevišķos pasākumus, lai nodrošinātu to saistību izpildi, kas izriet no šā nolīguma, un atturas no jebkādiem pasākumiem, kas apdraudētu šā nolīguma mērķu sasniegšanu.
2. Katra Līgumslēdzēja puse savā teritorijā atbild par šā nolīguma pareizu īstenošanu.
3. Katra Līgumslēdzēja puse sniedz otrai Līgumslēdzējai pusei, ievērojot attiecīgās Līgumslēdzējas puses piemērojamās normatīvos aktus, visu vajadzīgo informāciju un palīdzību gadījumā, ja minētā otrā Līgumslēdzēja puse atbilstoši savām šajā nolīgumā paredzētajām pilnvarām veic izmeklēšanu par iespējamiem pārkāpumiem.
4. Kad vien Līgumslēdzējas puses rīkojas atbilstīgi ar šo nolīgumu piešķirtajām pilnvarām jautājumos, kuros otra Līgumslēdzēja puse ir ieinteresēta un kas attiecas uz otras

Līgumslēdzējas puses iestādēm vai uzņēmumiem, otras Līgumslēdzējas puses kompetentajām iestādēm jābūt pilnīgi informētām un tām jābūt iespējai sniegt savus komentārus pirms galīgā lēmuma pieņemšanas.

21. PANTS

Apvienotā komiteja

1. Ar šo tiek izveidota komiteja, kuru veido Līgumslēdzēju pušu pārstāvji (še turpmāk “Apvienotā komiteja”) un kura ir atbildīga par šā nolīguma administrēšanu un nodrošina tā pareizu izpildi. Šim nolūkam tā sniedz ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, kas paredzēti šajā nolīgumā.
2. Apvienotā komiteja darbojas un pieņem lēmumus, vienojoties konsensa ceļā. Apvienotās komitejas pieņemtie lēmumi ir saistoši Līgumslēdzējām pusēm.
3. Apvienotā komiteja pieņem savu reglamentu, apstiprinot to ar lēmumu.
4. Apvienotā komiteja sanāk pēc vajadzības un vismaz reizi gadā. Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu var pieprasīt jebkura no Līgumslēdzējām pusēm.
5. Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu jebkura no Līgumslēdzējām pusēm drīkst pieprasīt, lai censtos atrisināt jebkuru jautājumu, kas attiecas uz šā nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Šādai sanāksmei ir jānotiek iespējami drīzāk un ne vēlāk kā divus (2) mēnešus pēc pieprasījuma saņemšanas par sanāksmes sasaukšanu, ja vien Līgumslēdzējas puses nevienojas citādi.
6. Lai pareizi īstenotu šo nolīgumu, Līgumslēdzējas puses apmainās ar informāciju un pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses pieprasījuma apspriežas Apvienotajā komitejā.
7. Apvienotajai komitejai ar lēmumu ir jāapstiprina Eiropas Savienības veiktais novērtējums par to, kā Tunisija īsteno un piemēro regulatīvās prasības un standartus, kas noteikti Eiropas Savienības tiesību aktos, kā aprakstīts šā nolīguma I pielikuma 1. punktā (pārejas noteikumi).
8. Apvienotā komiteja izskata jautājumus saistībā ar investīcijām Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātājos un izmaiņām Līgumslēdzēju pušu pasākumos, ko tās veic gaisa pārvadātāju efektīvai kontrolei.
9. Apvienotā komiteja arī izvērš sadarbību, izmantojot jo īpaši šādus līdzekļus (bet ne tikai):
 - a) pārskatot tirgus nosacījumus, kas ietekmē gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu saskaņā ar šo nolīgumu;
 - b) efektīva risinājuma rašanai atbildot uz jautājumiem, kas saistīti ar šā nolīguma 8. pantā (“Uzņēmējdarbība”) minēto uzņēmējdarbību un darbījumdarbības iespējām un kas var kavēt piekļuvi tirgum un gaisa pārvadājumu pakalpojumu netraucētu darbību saskaņā ar šo

nolīgumu, lai nodrošinātu godīgu konkurenci, tiesību aktu tuvināšanu gaisa pārvadājumu pakalpojumu jomā, kā arī mazinātu regulējuma ierobežojumus gaisa pārvadājumu jomā;

c) apmainoties ar informāciju, tostarp par izmaiņām attiecīgo Līgumslēdzēju pušu attiecīgajos tiesību aktos, noteikumos un politikas jomās, kas var ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus;

d) apzinot jomas, kas var tikt iekļautas šajā nolīgumā, tostarp iesakot iespējamus šā nolīguma grozījumus vai nosacījumus un procedūras attiecībā uz citu Pušu pievienošanos šim nolīgumam;

e) izskatot vispārīgus jautājumus, kas saistīti ar ieguldījumiem, īpašumtiesībām un kontroli;

f) izstrādājot regulatīvo sadarbību un savstarpējas saistības attiecībā uz noteikumu un pasākumu savstarpēju atzīšanu un tuvināšanu;

g) vajadzības gadījumā sekmējot konsultācijas par gaisa satiksmes jautājumiem, ko izskata starptautiskās organizācijās, attiecībās ar trešām valstīm un daudzpusējos nolīgumos, jo īpaši lai izvērtētu iespēju pieņemt vienotu pieeju;

h) veicinot statistikas informācijas savstarpēju apmaiņu, lai uzraudzītu gaisa pārvadājumu pakalpojumu attīstību saskaņā ar šo nolīgumu; un

i) apsverot nolīguma sociālo ietekmi tā īstenošanas gaitā un izstrādājot attiecīgu reakciju, ja bažas atzītas par pamatotām.

10. Ja Apvienotā komiteja nav pieņēmusi lēmumu par kādu tai iesniegto jautājumu sešu (6) mēnešu laikā pēc jautājuma iesniegšanas dienas, Līgumslēdzējas puses drīkst veikt attiecīgus pagaidu aizsargpasākumus, piemērojot šā nolīguma 23. pantu ("Aizsargpasākumi").

11. Šis nolīgums neliedz sadarbību un apspriedes starp Līgumslēdzēju pušu kompetentajām iestādēm ārpus Apvienotās komitejas, jo īpaši tādās jomās kā drošība, drošums, vide, gaisa satiksmes pārvaldība, lidostu infrastruktūra, konkurence un patērētāju aizsardzība. Līgumslēdzējas puses informē Apvienoto komiteju par šādas sadarbības un apspriežu rezultātiem, kas var ietekmēt šā nolīguma īstenošanu.

22. PANTS

Strīdu atrisināšana un izšķiršana

1. Visas domstarpības, kas attiecas uz šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, izņemot jautājumus, uz kuriem attiecas šā nolīguma 7. pants ("Godīga konkurence"), un kas nav atrisinātas Apvienotās komitejas sanāksmē, var iesniegt kādai personai vai organizācijai, lai Līgumslēdzējas puses, savstarpēji vienojoties, varētu pieņemt lēmumu. Ja Līgumslēdzējas puses nav vienojušās, domstarpības pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses lūguma iesniedz izskatīšanai šķīrējtiesā saskaņā ar šajā pantā noteikto kārtību.

2. Lūgumu izskatīt lietu šķīrējtiesā rakstiski adresē otrai Līgumslēdzējai pusei. Prasītāja Līgumslēdzēja puse savā lūgumā norāda attiecīgo pasākumu un paskaidro, kāpēc tas nav saderīgs ar šā nolīguma noteikumiem, tādā veidā, lai pietiekami skaidri izklāstītu sūdzības juridisko pamatu.

3. Ja Līgumslēdzējas puses nevienojas citādi, arbitražas lēmumu pieņem šķīrējtiesa, kurā ir trīs šķīrējtiesneši un kas tiek izveidota šādi:

a) divdesmit (20) dienu laikā pēc tam, kad saņemts lūgums par lietas izskatīšanu šķīrējtiesā, katra Līgumslēdzēja puse ieceļ vienu šķīrējtiesnesi. Trīsdesmit (30) dienu laikā pēc šo abu šķīrējtiesnešu iecelšanas amatā tās, savstarpēji vienojoties, ieceļ trešo šķīrējtiesnesi, kas darbojas kā šķīrējtiesas priekšsēdētājs;

b) ja viena no Līgumslēdzējām pusēm neieceļ šķīrējtiesnesi vai trešais šķīrējtiesnesis nav iecelts saskaņā ar šā punkta a) apakšpunktu, jebkura no Līgumslēdzējām pusēm var pieprasīt ICAO padomes priekšsēdētājam iecelt attiecīgi šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus trīsdesmit (30) dienu laikā no šāda pieprasījuma saņemšanas dienas. Ja ICAO padomes priekšsēdētājs ir Tunisijas pilsonis vai dalībvalsts pilsonis, tad iecelšanu veic augstākais šīs padomes priekšsēdētāja vietnieks, kas nav diskvalificēts minētā iemesla dēļ.

4. Šķīrējtiesas izveides diena ir diena, kad pēdējais no trim ieceltajiem šķīrējtiesnešiem piekrīt savai iecelšanai.

5. Ja kāda Līgumslēdzēja puse to pieprasa, šķīrējtiesa desmit (10) dienu laikā no tās izveides dienas lemj par to, vai tā uzskata lietu par steidzamu.

6. Pēc Līgumslēdzējas puses pieprasījuma šķīrējtiesa var likt otrai Līgumslēdzējai pusei īstenot korektīvus pagaidu pasākumus līdz galīgā šķīrējtiesas lēmuma pieņemšanai.

7. Šķīrējtiesa ne vēlāk kā deviņdesmit (90) dienas pēc tās izveides dienas iesniedz Līgumslēdzējām pusēm starpposma ziņojumu, kurā izklāstīti konstatētie fakti, attiecīgo noteikumu piemērojamība un galvenie pamatojumi šķīrējtiesas konstatējumiem un ieteikumiem, kas tajā izdarīti. Ja tā uzskata, ka šo termiņu ievērot nav iespējams, šķīrējtiesas priekšsēdētājs par to rakstveidā paziņo Līgumslēdzējām pusēm, norādot kavēšanās iemeslus un dienu, kad šķīrējtiesa plāno iesniegt starpposma ziņojumu. Starpposma ziņojums nekādā gadījumā netiek paziņots vēlāk par simt divdesmit (120) dienām pēc šķīrējtiesas izveides dienas.

8. Līgumslēdzēja puse var iesniegt šķīrējtiesai rakstisku pieprasījumu pārskatīt dažus starpposma ziņojuma aspektus četrpadsmit (14) dienu laikā no tā paziņošanas dienas.

9. Steidzamā gadījumā šķīrējtiesa dara visu iespējamo, lai starpposma ziņojumu iesniegtu četrdesmit piecu (45) dienu laikā, taču jebkurā gadījumā ne vēlāk kā sešdesmit (60) dienu laikā pēc tās izveides dienas. Līgumslēdzēja puse var rakstveidā pieprasīt šķīrējtiesai pārskatīt konkrētus starpposma ziņojuma aspektus septiņu (7) dienu laikā pēc minētā ziņojuma paziņošanas.

10. Pēc Līgumslēdzēju pušu rakstveida piezīmju izskatīšanas par starpposma ziņojumu šķīrējtiesa var grozīt savu ziņojumu un veikt turpmāku pārbaudi, ko tā uzskata par lietderīgu. Galīgā lēmuma konstatējumos ir pietiekami aplūkoti argumenti, kas izvirzīti starpposma pārskata laikā, un tajā sniegtas skaidras atbildes uz abu Līgumslēdzēju pušu jautājumiem un piezīmēm.

11. Savu galīgo lēmumu šķīrējtiesa Līgumslēdzējām pusēm paziņo simt divdesmit (120) dienu laikā no tās izveides dienas. Ja tā uzskata, ka šo termiņu ievērot nav iespējams, šķīrējtiesas priekšsēdētājs par to rakstveidā paziņo Līgumslēdzējām pusēm, norādot kavēšanās iemeslus un dienu, kad šķīrējtiesa plāno savu galīgo lēmumu paziņot. Nekādā gadījumā galīgo lēmumu nedrīkst paziņot vēlāk kā simt piecdesmit (150) dienas pēc šķīrējtiesas izveides dienas.

12. Steidzamos gadījumos šķīrējtiesa savu galīgo lēmumu cenšas pieņemt sešdesmit (60) dienu laikā no tās izveides dienas. Ja tā uzskata, ka šo termiņu ievērot nav iespējams, šķīrējtiesas priekšsēdētājs par to rakstveidā paziņo Līgumslēdzējām pusēm, norādot kavēšanās iemeslus un dienu, kad šķīrējtiesa plāno savu galīgo lēmumu paziņot. Galīgo lēmumu nekādā gadījumā nedrīkst pieņemt vēlāk par septiņdesmit piecām (75) dienām pēc šķīrējtiesas izveides dienas.

13. Līgumslēdzējas puses desmit (10) dienu laikā no galīgā lēmuma paziņošanas var iesniegt lūgumus sniegt paskaidrojumu par galīgo lēmumu; visus paskaidrojumus sniedz piecpadsmit (15) dienu laikā no lūguma saņemšanas.

14. Ja šķīrējtiesa uzskata, ka ir noticis šā nolīguma pārkāpums un ka atbildīgā Līgumslēdzēja puse neievēro šķīrējtiesas galīgo lēmumu vai nepanāk vienošanos ar otru Līgumslēdzēju pusi par savstarpēji apmierinošu risinājumu četrdesmit (40) dienu laikā pēc šķīrējtiesas galīgā lēmuma paziņošanas, otra Līgumslēdzēja puse var apturēt tādu salīdzināmu priekšrocību piemērošanu, kas izriet no šā nolīguma, vai daļēji vai, ja vajadzīgs, pilnīgi apturēt šā nolīguma īstenošanu līdz brīdim, kad atbildīgā Līgumslēdzēja puse ievēro šķīrējtiesas galīgo lēmumu vai kad Līgumslēdzējas puses ir panākušas vienošanos par savstarpēji apmierinošu risinājumu.

23. PANTS

Aizsargpasākumi

1. Ja viena Līgumslēdzēja puse uzskata, ka otra Līgumslēdzēja puse nav izpildījusi kādu ar šo nolīgumu uzlikto pienākumu, tā var veikt attiecīgus pasākumus. Aizsargpasākumi ir ierobežoti attiecībā uz to darbības jomu un termiņu tā, kā tas ir noteikti nepieciešams, lai atrisinātu situāciju vai atjaunotu šā nolīguma līdzsvaru. Priekšroka ir pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbību.

2. Līgumslēdzēja puse, kas apsver iespēju veikt aizsargpasākumus, ar Apvienotās komitejas starpniecību informē otru Līgumslēdzēju pusi un sniedz visu noderīgo informāciju.

3. Līgumslēdzējas puses nekavējoties sāk apspriešanos Apvienotajā komitejā, lai rastu savstarpēji pieņemamu risinājumu.

4. Neskarot šā nolīguma 3. panta (“Darbības atļauja”) 1. punkta c) apakšpunktu un 4. panta (“Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana”) 1. punkta d) apakšpunktu, attiecīgā Līgumslēdzēja puse neveic nekādus aizsargpasākumus, kamēr nav pagājis viens mēnesis no dienas, kad izdarīts 2. punktā paredzētais paziņojums, ja vien pirms minētā termiņa beigām nav pabeigta 3. punktā minētā apspriešanās procedūra.

5. Attiecīgā Līgumslēdzēja puse bez kavēšanās informē Apvienoto komiteju par īstenotajiem pasākumiem un sniedz visu attiecīgo informāciju.

6. Jebkāda darbība, kas uzsākta saskaņā ar šā panta noteikumiem, tiek atcelta, tiklīdz vainīgā Līgumslēdzēja puse nodrošina šā nolīguma noteikumu izpildi.

24. PANTS

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Šis nolīgums aizstāj attiecīgos Līgumslēdzēju pušu nolīgumu un vienošanos noteikumus, kas ir spēkā šā nolīguma parakstīšanas brīdī, izņemot tādā mērā, kādā paredzēts šā panta 2. punktā.

2. Ar nosacījumu, ka starp Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem nav diskriminācijas valstspiederības dēļ:

a) tās pašreizējās tiesības veikt gaisa satiksmi un tos labvēlīgākos noteikumus vai labvēlīgāko attieksmi īpašumtiesību, satiksmes tiesību, kapacitātes, reisu biežuma, gaisa kuģu veidu vai maiņas, sadarbības lidojumu [code-sharing] un cenu ziņā, kurus nosaka Līgumslēdzēju pušu starpā esošie nolīgumi vai vienošanās un kuri ir spēkā šā nolīguma parakstīšanas brīdī, un uz kuriem šis nolīgums neattiecas vai kuri attiecīgo gaisa pārvadātāju brīvībai ir labvēlīgāki vai elastīgāki nekā saskaņā ar šo nolīgumu, var turpināt izmantot;

b) domstarpības starp Līgumslēdzējām pusēm par to, vai noteikumi vai attieksme saskaņā ar nolīgumiem vai vienošanos starp Līgumslēdzējām pusēm ir labvēlīgāki vai elastīgāki, tiek risinātas strīdu izšķiršanas mehānismā, kas paredzēts 22. pantā (“Strīdu atrisināšana un izšķiršana”). Arī strīdus par attiecībām starp pretrunīgiem noteikumiem vai pretrunīgu attieksmi izskata strīdu izšķiršanas mehānismā, kas paredzēts 22. pantā.

3. Ja Līgumslēdzējas puses kļūst par cita daudzpusēja nolīguma Pusēm vai apstiprina ICAO vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kas skar šajā nolīgumā ietvertos jautājumus, tās laikus apspriežas Apvienotajā komitejā saskaņā ar šā nolīguma 21. pantu (“Apvienotā komiteja”), lai noteiktu, vai, ņemot vērā šo situāciju, ir vajadzīga šā nolīguma pārskatīšana.

25. PANTS

Reģionālais dialogs

Līgumslēdzējas puses apņemas risināt pastāvīgu dialogu, lai nodrošinātu šā nolīguma atbilstību Barselonas procesam, un cenšas sasniegt galīgo mērķi – izveidot vienotu Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas telpu. Tāpēc saskaņā ar 21. panta (“Apvienotā komiteja”) 9. punktu Apvienotajā komitejā tiks apspriesta iespēja savstarpēji vienoties par grozījumiem, lai ņemtu vērā citus Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus.

26. PANTS

Grozījumi

1. Ja viena no Līgumslēdzējām pusēm vēlas grozīt šā nolīguma noteikumus, tā attiecīgi informē Apvienoto komiteju.
2. Līgumslēdzējas puses par visiem šā nolīguma grozījumiem var vienoties pēc apspriešanās saskaņā ar šā nolīguma 21. pantu (“Apvienotā komiteja”). Grozījumi stājas spēkā saskaņā ar šā nolīguma 30. panta (“Stāšanās spēkā”) noteikumiem.
3. Apvienotā komiteja pēc vienas Līgumslēdzējas puses priekšlikuma un saskaņā ar šo pantu drīkst konsensa ceļā pieņemt lēmumu grozīt šā nolīguma pielikumus.
4. Šis nolīgums neietekmē katras Puses tiesības, ievērojot nediskriminācijas principu un šā nolīguma noteikumus, vienpusēji pieņemt jaunus tiesību aktus vai savu spēkā esošo tiesību aktu grozījumus gaisa transporta jomā vai kādā no saistītajām jomām, kas minētas šā nolīguma II pielikumā.
5. Ja kāda no Līgumslēdzējām pusēm apsver iespēju pieņemt jaunus tiesību aktus vai savu spēkā esošo tiesību aktu grozījumus gaisa transporta jomā vai kādā no saistītajām jomām, kas minētas šā nolīguma II pielikumā, tā attiecīgi un pēc iespējas informē otru Līgumslēdzēju pusi. Pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses lūguma Apvienotajā komitejā var organizēt viedokļu apmaiņu.
6. Tiklīdz viena Līgumslēdzēja puse ir pieņēmusi tādus jaunus tiesību aktus vai grozījumus tās tiesību aktos gaisa transporta jomā vai ar to saistītā jomā, kas minēta II pielikumā, kuri varētu ietekmēt šā nolīguma pareizu darbību, tā par to informē otru Līgumslēdzēju pusi ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienu laikā pēc to pieņemšanas. Pēc vienas vai otras Līgumslēdzējas puses lūguma Apvienotā komiteja sešdesmit (60) dienās rīko viedokļu apmaiņu par šā jaunā tiesību akta vai grozījuma ietekmi uz šā nolīguma pareizu darbību.
7. Pēc šā panta 6. punktā minētās viedokļu apmaiņas Apvienotā komiteja:
 - a) pieņem lēmumu, ar kuru pārskata šā nolīguma II pielikumu tā, lai tajā vajadzības gadījumā, pamatojoties uz savstarpības principu, iestrādātu attiecīgos jaunus tiesību aktus vai grozījumus;

b) pieņem lēmumu, saskaņā ar kuru attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums ir uzskatāms par atbilstīgu šim nolīgumam; vai

c) ierosina jebkādu citu pasākumus, kas īstenojami pieņemamā termiņā, lai aizsargātu šā nolīguma pareizu darbību.

27. PANTS

Denonsēšana

Katra Līgumslēdzēja puse jebkurā laikā var diplomātiskā ceļā rakstiski darīt zināmu otrai Līgumslēdzējai pusei savu lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Šāds paziņojums ir vienlaikus jānosūta ICAO un Apvienoto Nāciju Organizācijas Sekretariātam. Nolīguma darbība beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas beigās vienu gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstveida paziņojums par līguma denonsēšanu, ja vien šis paziņojums netiek atsaukts, Līgumslēdzējām pusēm par to savstarpēji vienojoties līdz minētā laikposma beigām.

28. PANTS

Nolīguma reģistrēšana

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus pēc to stāšanās spēkā reģistrē ICAO saskaņā ar Konvencijas 83. pantu un Apvienoto Nāciju Organizācijas Sekretariātā saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Statūtu 102. pantu.

29. PANTS

Jaunu Eiropas Savienības dalībvalstu pievienošanās

1. Valstis, kas ir kļuvušas par Eiropas Savienības dalībvalstīm pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas, var pievienoties šim nolīgumam.

2. Eiropas Savienības dalībvalsts šim nolīgumam pievienojas, deponējot pievienošanās aktu ES Padomes Ģenerālsekretariātā, kas paziņos Pusēm un Eiropas Komisijai par pievienošanās akta deponēšanu un tās datumu. Pievienošanās stājas spēkā no brīža, kad pagājušas 30 dienas pēc pievienošanās akta deponēšanas.

3. Šā nolīguma 24. panta 1. un 2. punktu *mutatis mutandis* piemēro pastāvošajiem nolīgumiem un vienošanās dokumentiem, kas ir spēkā brīdī, kad notiek Eiropas Savienības dalībvalsts pievienošanās.

30. PANTS

Stāšanās spēkā

Šis nolīgums stājas spēkā vienu mēnesi pēc dienas, kad ar pēdējo diplomātisko notu ir pabeigta Pušu notu apmaiņa, apliecinot, ka ir pabeigtas visas procedūras, kas vajadzīgas, lai šis nolīgums stātos spēkā. Šīs notu apmaiņas nolūkā Tunisija iesniedz Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariātam savu diplomātisko notu, ko tā nosūtījusi Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm, bet Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariāts iesniedz Tunisijai Eiropas Savienības un tās dalībvalstu diplomātisko notu. Eiropas Savienības un tās dalībvalstu diplomātiskajā notā ir iekļauti visu dalībvalstu paziņojumi, apstiprinot, ka ir pabeigtas to procedūras, kas vajadzīgas, lai šis nolīgums stātos spēkā.

To apliecinot, attiecīgi pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu.

Sagatavots [...], [...] gada [...], divos eksemplāros angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, horvātu, igauņu, itāļu, īru, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu, zviedru un arābu valodā, un visi teksti ir vienlīdz autentiski.

Tunisijas Republikas vārdā –

Eiropas Savienības vārdā –

Beļģijas Karalistes vārdā –

Bulgārijas Republikas vārdā –

Čehijas Republikas vārdā –

Dānijas Karalistes vārdā –

Vācijas Federatīvās Republikas vārdā –

Igaunijas Republikas vārdā –

Īrijas vārdā –

Grieķijas Republikas vārdā –

Spānijas Karalistes vārdā –

Francijas Republikas vārdā –

Horvātijas Republikas vārdā –

Itālijas Republikas vārdā –

Kipras Republikas vārdā –

Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvas Republikas vārdā –

Luksemburgas Lielhercogistes vārdā –

Ungārijas vārdā –

Maltas vārdā –

Nīderlandes Karalistes vārdā –

Austrijas Republikas vārdā –

Polijas Republikas vārdā –

Portugāles Republikas vārdā –

Rumānijas vārdā –

Slovēnijas Republikas vārdā –

Slovākijas Republikas vārdā –

Somijas Republikas vārdā –

Zviedrijas Karalistes vārdā –

I PIELIKUMS

PĀREJAS NOTEIKUMI

1. To, kā Tunisija īsteno un piemēro šā nolīguma II pielikumā norādītajos Eiropas Savienības tiesību aktos paredzētās regulatīvās prasības un standartus attiecībā uz gaisa transportu, izvērtē Eiropas Savienības atbildībā, un to apstiprina ar Apvienotās komitejas lēmumu. Šādu izvērtējumu veic ne vēlāk kā divus (2) gadus pēc šā nolīguma stāšanās spēkā.
 2. Tunisijas centienus pakāpeniski panākt šā nolīguma II pielikumā norādītajos Eiropas Savienības tiesību aktos paredzēto regulatīvo prasību un standartu īstenošanu attiecībā uz gaisa transportu var periodiski izvērtēt. Šos izvērtējumus, sadarbojoties ar Tunisiju, veic Eiropas Komisija.
 3. To, kā Tunisija īsteno un piemēro Eiropas Savienības aviācijas drošības tiesību aktos noteiktās regulatīvās prasības un standartus, izvērtē Eiropas Savienības atbildībā, un to apstiprina ar Apvienotās komitejas lēmumu. Šādu izvērtējumu veic ne vēlāk kā trīs (3) gadus pēc šā nolīguma stāšanās spēkā.
 4. Nolīguma 7. panta ("Godīga konkurence") 6. punkta ("Subsīdijas un valsts atbalsts") noteikumus piemēro trīs (3) gadus pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas.
-

Ia PIELIKUMS

Pārejas noteikumi attiecībā uz Tunisas Kartāgas starptautisko lidostu

Neskarot nolīguma 2. panta 3. punkta c) apakšpunkta noteikumus, attiecībā uz Tunisas Kartāgas starptautisko lidostu piecus gadus pēc nolīguma parakstīšanas dienas un tikai attiecībā uz apstiprinātiem pasažieru vai kombinēto pārvadājumu pakalpojumiem piemēro šādus pārejas noteikumus.

1. Ja starp Tunisiju un ES dalībvalsti ir spēkā divpusējs nolīgums, 3. un 4. brīvības noteikšanu un tiesības attiecībā uz lidojumiem no Tunisas Kartāgas starptautiskās lidostas un uz to saskaņā ar minētajiem divpusējiem nolīgumiem un neatkarīgi no veikto lidojumu biežuma piešķir:
 - Tunisijas gaisa pārvadātājiem, kuriem ir derīga darbības licence, un
 - Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem, kuriem ir derīga darbības licence, ko izdevusi Eiropas Savienības dalībvalsts, no kuras lidojums tiek veikts vai kurā ir lidojuma galamērķis.
2. Shēmas, kas nosaka viena gaisa pārvadātāja iecelšanu saskaņā ar esošajiem divpusējiem nolīgumiem starp Tunisiju un dalībvalstīm, kļūst par shēmām, kas paredz iecelt divus gaisa pārvadātājus.
3. Attiecībā uz pašreizējiem divpusējiem nolīgumiem, kuros iekļauta Bermudu tipa klauzula, piemēro 1. punktu un, ja nedēļā, kad ir nolīguma parakstīšanas diena, veikts mazāk par desmit (10) lidojumiem, nosaka, ka nedēļā veicamo lidojumu skaits ir 10, ja vien Līgumslēdzējas puses nenolemj to pārsniegt saskaņā ar saviem divpusējiem nolīgumiem.
4. Attiecībā uz dalībvalstīm, ar kurām Tunisija nav noslēgusi divpusēju gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, vai ja pastāvošajā divpusējā gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumā ir paredzēts mazāk nekā 10 reisu nedēļā uz Tunisas Kartāgas starptautisko lidostu un no tās, nosaka, ka nedēļā veicamo lidojumu skaits no šīs lidostas un uz to ir 10 ar divu gaisa pārvadātāju iecelšanas shēmu Tunisijas gaisa pārvadātājiem, kuriem ir derīga darbības licence, un Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem, kuriem ir derīga darbības licence, ko izdevusi Eiropas Savienības dalībvalsts, no kuras lidojums tiek veikts vai kurā ir lidojuma galamērķis.
5. Sākot no viena gada pēc nolīguma parakstīšanas, šā pielikuma iepriekšējos punktos minētie lidojumu biežumi tiks palielināti par 10 % gadā.

6. Līgumslēdzējas puses pēc iespējas drīzāk apspriež Apvienotajā komitejā visus jautājumus, kas attiecas uz šā pielikuma interpretēšanu un īstenošanu.

II PIELIKUMS

(periodiski atjaunināms)

SARAKSTS AR NOTEIKUMIEM, KAS PIEMĒROJAMI CIVILĀS AVIĀCIJAS JOMĀ

Tunisijas puse nodrošina, ka regulatīvās prasības un standarti, kas iekļauti turpmāk norādīto tiesību aktu piemērojamajos noteikumos, saskaņā ar šo nolīgumu tiek īstenoti un piemēroti attiecīgajos Tunisijā piemērojamajos tiesību aktos, noteikumos vai procedūrās. Tunisijas puse nodrošina, ka visi atsevišķu tiesību aktu pielāgojumi, kas var būt nepieciešami, vajadzības gadījumā tiek ieviesti Tunisijā piemērojamajos tiesību aktos, noteikumos vai procedūrās.

A. AVIĀCIJAS LIBERALIZĀCIJA UN CITI CIVILĀS AVIĀCIJAS TIESĪBU AKTI

Nr. 1008/2008

Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā.

Piemērojamie noteikumi: 2., 5., 7., 11. pants, 23. panta 1. punkts, 24. pants un I pielikums

Nr. 785/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regula par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas Regulu (ES) Nr. 285/2010

Piemērojamie noteikumi: 1.–8. pants

Nr. 2009/12

Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 11. marta Direktīva par lidostas maksām

Piemērojamie noteikumi: 1.–11. pants

Nr. 96/67

Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās

Piemērojamie noteikumi: 1.–9. pants, 11.–21. pants un pielikums

Attiecībā uz 20. panta 2. punkta piemērošanu terminu “Komisija” aizstāj ar “Apvienotā komiteja”.

B. AVIĀCIJAS DROŠUMS

Civilās aviācijas drošums un EASA pamatregula

Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un

Direktīvu 2004/36/EK; grozījumi izdarīti ar:

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 690/2009,
- Regulu (EK) Nr. 1108/2009,
Piemērojamie noteikumi: 1.–3. pants (tikai pirmā daļa) un pielikums
- Regula (ES) Nr. 6/2013
- Regula (ES) 2016/4

Piemērojamie noteikumi: 1.–16. pants un I–Vb pielikums

Gaisa kuģu ekspluatācija

Nr. 965/2012

Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2013. gada 14. augusta Regulu (ES) Nr. 800/2013,
- Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regulu (ES) Nr. 71/2014,
- Komisijas 2014. gada 29. janvāra Regulu (ES) Nr. 83/2014,
- Komisijas 2014. gada 7. aprīļa Regulu (ES) Nr. 379/2014,
- Komisijas 2015. gada 29. janvāra Regulu (ES) 2015/140,
- Komisijas 2015. gada 31. jūlija Regulu (ES) 2015/1329,
- Komisijas 2015. gada 23. aprīļa Regulu (ES) 2015/640,
- Komisijas 2015. gada 11. decembra Regulu (ES) 2015/2338,
- Regulu (ES) 2016/1199,
- Regulu (ES) 2017/363.

Piemērojamie noteikumi: 1.–9.a pants, I–VIII pielikums

Nr. 1332/2011

Komisijas 2011. gada 16. decembra Regula (ES) Nr. 1332/2011, ar ko nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz gaisa kuģa sadursmju novēršanu; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2016. gada 15. aprīļa Regulu (EK) 2016/583.

Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants, pielikums

Gaisa kuģa apkalpe

Nr. 1178/2011

Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2012. gada 30. marta Regulu (ES) Nr. 290/2012,
- Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regulu (ES) Nr. 70/2014,
- Komisijas 2014. gada 13. marta Regulu (ES) Nr. 245/2014,
- Komisijas 2015. gada 17. marta Regulu (ES) 2015/445,
- Komisijas 2016. gada 6. aprīļa Regulu (ES) 2016/539.

Piemērojamie noteikumi: 1.–11. pants, I–IV pielikums

Negadījumu izmeklēšana

Nr. 996/2010

Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK; **grozījumi izdarīti ar:**

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Regulu (ES) Nr. 376/2014

Piemērojamie noteikumi: 1.–23. pants, izņemot 7. panta 4. punktu un 19. pantu (svītrots ar Regulu (ES) Nr. 376/2014)

Nr. 2012/780

Komisijas 2012. gada 5. decembra Lēmums par tiesībām piekļūt Eiropas centrālajam drošības rekomendāciju un attiecīgo atbildes pasākumu repozitorijam, kurš izveidots ar 18. panta 5. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK.

Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants

Sākotnējais lidojumperīgums

Nr. 748/2012

Komisijas 2012. gada 3. augusta Regula (ES) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumperīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2013. gada 8. janvāra Regulu (ES) Nr. 7/2013,
- Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regulu (ES) Nr. 69/2014,
- Komisijas 2015. gada 30. jūnija Regulu (ES) 2015/1039,
- Komisijas Regulu (ES) 2016/15.

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I pielikums.

Lidojumderīguma uzturēšana

Nr. 1321/2014

Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2015. gada 3. jūlija Regulu (ES) 2015/1088, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1321/2014 par vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskās apkopes procedūru atvieglojumiem,
- Komisijas 2015. gada 16. septembra Regulu (ES) 2015/1536, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1321/2014 attiecībā uz lidojumderīguma uzturēšanas noteikumu pielīdzināšanu Regulai (EK) Nr. 216/2008, kritiskiem tehniskās apkopes uzdevumiem un gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas uzraudzību

Komisijas Regulu (ES) 2017/334

Piemērojamie noteikumi: 1.–6. pants, I–IV pielikums.

Papildu lidojumderīguma specifikācija

Nr. 2015/640

Komisijas 2015. gada 23. aprīļa Regula par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012.

Lidlauki

Nr. 139/2014

Komisijas 2014. gada 12. februāra Regula (ES) Nr. 139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008.

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I–IV pielikums

Gaisa satiksmes pārvaldība / Aeronavigācijas pakalpojumi

Nr. 2015/340

Komisijas 2015. gada 20. februāra Regula (ES) 2015/340, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 805/2011.

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I–IV pielikums,

Nr. 373/2017

Komisijas 2017. gada 1. marta Īstenošanas regula (ES) 373/2017, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011.

Zinošana par incidentiem

Nr. 376/2014

Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Regula (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007.

Piemērojamie noteikumi: 1.–7 pants; 9. panta 3. punkts; 10. panta 2.–4. punkts; 11. panta 1.–7. punkts; 13. pants, izņemot 9. punktu; 14.–16. pants; 21. pants ; I–III pielikums.

Nr. 2015/1018

Komisijas 2015. gada 29. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2015/1018, ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014.

Piemērojamie noteikumi: 1. pants, I–V pielikums.

Eiropas gaisa satiksmes drošības saraksts ar gaisa pārvadātājiem, kas pakļauti darbības aizliegumam Kopienā

Nr. 474/2006

Komisijas 2006. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2016. gada 16. jūnija Regulu (ES) 2016/963.

Tehniskās prasības un administratīvās procedūras civilās aviācijas jomā

Nr. 3922/91

Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Regulu (EK) Nr. 1899/2006,

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Regulu (EK) Nr. 1900/2006,

- Komisijas 2007. gada 11. decembra Regulu (EK) Nr. 8/2008,
- Komisijas 2008. gada 20. augusta Regulu (EK) Nr. 859/2008.

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, izņemot 4. panta 1. punktu, 8. panta 2. punktu (otro teikumu), 12.–13. pants, I–III pielikums.

C. AVIĀCIJAS DROŠĪBA

Nr. 300/2008

Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regula (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002.

Piemērojamie noteikumi: 1.–15. pants, 18. pants, 21. pants un pielikums.

Nr. 272/2009

Komisijas 2009. gada 2. aprīļa Regula (EK) Nr. 272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 300/2008 pielikumā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2010. gada 9. aprīļa Regulu (ES) Nr. 297/2010,
- Komisijas 2011. gada 22. jūlija Regulu (ES) Nr. 720/2011,
- Komisijas 2011. gada 10. novembra Regulu (ES) Nr. 1141/2011,
- Komisijas 2013. gada 19. marta Regulu (ES) Nr. 245/2013.

Nr. 1254/2009

Komisijas 2009. gada 18. decembra Regula (ES) Nr. 1254/2009, ar ko nosaka kritērijus, lai ļautu dalībvalstīm atkāpties no kopējiem pamatstandartiem civilās aviācijas drošības jomā un pieņemt alternatīvus drošības pasākumus; grozījumi izdarīti ar:

- Komisijas Regulu (ES) 2016/2096

Nr. 18/2010

Komisijas 2010. gada 8. janvāra Regula (ES) Nr. 18/2010, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008 attiecībā uz kvalitātes kontroles valsts programmu specifikācijām civilās aviācijas drošības jomā.

Piemērojamie noteikumi: visi.

Nr. 2015/1998

Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas regula (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2015. gada 18. decembra Īstenošanas regulu (ES) 2015/2426

Piemērojamie noteikumi: visi, ieskaitot pielikumu.

D. GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBA

Nr. 549/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula); **grozījumi izdarīti ar:**

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009.
Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants, izņemot 1. panta 4. punktu
Piemērojamie noteikumi: 1.–4. pants, 6. pants, 9.–13. pants.

Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (“Pakalpojumu sniegšanas regula”); **grozījumi izdarīti ar:**

- Regulu (EK) Nr. 1070/2009
Piemērojamie noteikumi: 1.–18. pants, I pielikums

Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (“Gaisa telpas regula”); **grozījumi izdarīti ar:**

- Regulu (EK) Nr. 1070/2009
Piemērojamie noteikumi: 1.–9. pants

Nr. 552/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (“Savietojamības regula”); **grozījumi izdarīti ar:**

- Regulu (EK) Nr. 1070/2009
Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I–V pielikums

Darbības rezultāti un tarifi

Nr. 390/2013

Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 390/2013, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu

Nr. 391/2013

Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 391/2013, ar ko nosaka kopēju tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem

Tīkla funkcijas

Nr. 677/2011

Komisijas 2011. gada 7. jūlija Regula (ES) Nr. 677/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2014. gada 12. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 970/2014,
- Īstenošanas regulu (ES) 2017/373

Piemērojamie noteikumi: 1.–25. pants un pielikumi

Nr. 255/2010

Komisijas 2010. gada 25. marta Regula (ES) Nr. 255/2010, ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012,

Komisijas 2016. gada 22. jūnija Īstenošanas regulu (ES) 2016/1006, ar ko Regulu (ES) Nr. 255/2010 groza attiecībā uz ICAO noteikumiem, kas minēti 3. panta 1. punktā.

Piemērojamie noteikumi: 1.–15. pants un pielikums

C(2011)4130

Komisijas 2011. gada 7. jūlija Lēmums par Tīkla pārvaldnieka iecelšanu gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju veikšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā.

Funkcionālie gaisa telpas bloki

Nr. 176/2011

Komisijas 2011. gada 24. februāra Regula (ES) Nr. 176/2011 par informāciju, kas jāsniedz pirms funkcionālo gaisa telpas bloku izveidošanas un pārveidošanas.

Sadarbspēja

Nr. 1032/2006

Komisijas 2006. gada 6. jūlija Regula (EK) Nr. 1032/2006, ar ko nosaka prasības lidojuma datu apmaiņas automatiskajām sistēmām, lai paziņotu, koordinētu un nodotu lidojumus starp gaisa satiksmes vadības vienībām; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2009. gada 16. janvāra Regulu (EK) Nr. 30/2009.
Piemērojamie noteikumi: 1.–9. pants, I–V pielikums

Nr. 1033/2006

Komisijas 2006. gada 4. jūlija Regula (EK) Nr. 1033/2006, ar ko nosaka prasības attiecībā uz lidojuma plānu sastādīšanas procedūrām lidojuma sagatavošanas fāzē vienotajā Eiropas gaisa telpā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Īstenošanas regulu (ES) Nr. 929/2010,
- Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012,

- Komisijas 2013. gada 8. maija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 428/2013,
- Īstenošanas regulu (ES) 2016/2120

Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants, pielikums

Nr. 633/2007

Komisijas 2007. gada 7. jūnija Regula (EK) Nr. 633/2007, ar ko nosaka prasības attiecībā uz to, kā piemērot lidojuma ziņojumu nodošanas protokolu, ko izmanto lidojumu paziņošanai, koordinēšanai un nodošanai starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2011. gada 22. marta Regulu (ES) Nr. 283/2011
Piemērojamie noteikumi: 1.–6. pants, I–IV pielikums

Nr. 29/2009

Komisijas 2009. gada 16. janvāra Regula (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2015. gada 26. februāra Īstenošanas regulu (ES) 2015/310
Piemērojamie noteikumi: 1.–14. pants, I–III pielikums

Nr. 262/2009

Komisijas 2009. gada 30. marta Regula (EK) Nr. 262/2009, ar ko nosaka prasības S režīma pieprasītāja kodu koordinētai piešķiršanai un izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā; **grozījumi izdarīti ar:**

- 2016. gada 14. decembra Īstenošanas regulu (ES) 2016/2345

Piemērojamie noteikumi: 1.–12. pants, I–VI pielikums

Nr. 73/2010

Komisijas 2010. gada 26. janvāra Regula (ES) Nr. 73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2014. gada 26. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1029/2014
Piemērojamie noteikumi: 1.–13. pants, I–X pielikums

Nr. 1206/2011

Komisijas 2011. gada 22. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1206/2011, ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā
Piemērojamie noteikumi: 1.–11. pants, I–VII pielikums

Nr. 1207/2011

Komisijas 2011. gada 22. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1207/2011, ar ko nosaka prasības uzraudzības veikspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2014. gada 26. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1028/2014
- Īstenošanas regulu (ES) 2017/386

Piemērojamie noteikumi: 1.–14. pants, I–IX pielikums

Nr. 1079/2012

Komisijas 2012. gada 16. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1079/2012, ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2013. gada 10. jūlija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 657/2013,
- Īstenošanas regulu (ES) 2016/2345

Piemērojamie noteikumi: 1.–14. pants, I–V pielikums.

SESAR

Nr. 219/2007

Padomes 2007. gada 27. februāra Regula (EK) Nr. 219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR); **grozījumi izdarīti ar:**

- Padomes 2008. gada 16. decembra Regulu (EK) Nr. 1361/2008,
- Padomes 2014. gada 16. jūnija Regulu (ES) Nr. 721/2014.

Piemērojamie noteikumi: 1. panta 1.–2. punkts, 1. panta 5.–7. punkts, 2. pants, 3. pants, 4. panta 1. punkts, pielikums

Nr. 409/2013

Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 409/2013 par kopprojektu definēšanu, pārvaldības izveidi un tādu stimulu apzināšanu, kuri atbalsta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna īstenošanu

Piemērojamie noteikumi: 1.–15. pants

Nr. 716/2014

Komisijas 2014. gada 27. jūnija Īstenošanas regula (ES) Nr. 716/2014 par kopprojektu sērijas pilotprojekta izveidi Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna atbalstam.

Gaisa telpa

Nr. 2150/2005

Komisijas 2005. gada 23. decembra Regula (EK) Nr. 2150/2005, ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai.

Piemērojamie noteikumi: 1.–9. pants, pielikums

Nr. 923/2012

Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010; **grozījumi izdarīti ar:**

- Komisijas 2015. gada 20. februāra Regulu (ES) 2015/340,
- Komisijas Regulu (ES) 2016/1185.

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, pielikums, ieskaitot tā papildinājumus

E. VIDE UN TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMS

Nr. 2002/49

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un uzraudzību; grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1137/2008 un Direktīvu 2015/996.

Piemērojamie noteikumi: 1.–12. pants, I–VI pielikums

Nr. 2003/96

Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīva, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai

Piemērojamie noteikumi: 14. panta 1. punkta b) apakšpunkts, 14. panta 2. punkts

Nr. 2006/93

Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīva par to lidaparātu ekspluatācijas regulēšanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa

Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants, I un II pielikums

Nr. 598/2014

Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa Regula par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I un II pielikums

F. PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBA

Nr. 2027/97

Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos; grozījumi izdarīti ar:

– Regulu (EK) Nr. 889/2002

Piemērojamie noteikumi: 1.–6. pants un pielikumi

Nr. 261/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91

Piemērojamie noteikumi: 1.–16. pants

Nr. 1107/2006

Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regula par invalīdu un personu ar

ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu
Piemērojamie noteikumi: 1.–16. pants, I un II pielikums

G. SOCIĀLIE ASPEKTI

Nr. 1989/391

Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā; **grozījumi izdarīti ar:**

- Direktīvu 2007/30/EK

Piemērojamie noteikumi: 1.–16. pants

Nr. 2000/79

Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīva par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (AEA), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF), Eiropas Lidotāju asociāciju (ECA), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (ERA) un Starptautisko aviosabiedrību asociāciju (IACA)

Piemērojamie noteikumi: 2.–3. pants, pielikums

Nr. 2003/88

Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem

Piemērojamie noteikumi: 1.–20. pants, 22.–23. pants