



Europos Sąjungos  
Taryba

Briuselis, 2021 m. birželio 11 d.  
(OR. fr)

7745/21

---

Tarpinstitucinė byla:  
2021/0080 (NLE)

---

AVIATION 77  
RELEX 299  
OC 15  
TU 4  
MED 9

#### **TEISĖS AKTAI IR KITI DOKUMENTAI**

---

Dalykas: Europos Sąjungos bei jos valstybių narių ir Tuniso Respublikos Europos ir Viduržemio jūros regiono valstybių aviacijos susitarimas

---

EUROPOS SAJUNGOS BEI JOS VALSTYBIŲ NARIŲ  
IR TUNISO RESPUBLIKOS  
EUROPOS IR VIDURŽEMIO JŪROS REGIONO VALSTYBIŲ  
AVIACIJOS SUSITARIMAS

## TURINYS

PREAMBULĖ

1 STRAIPSNIS. Apibrėžtys

I ANTRAŠTINĖ DALIS. EKONOMINĖS NUOSTATOS

2 STRAIPSNIS. Skrydžių teisės ir maršrutų lentelė

3 STRAIPSNIS. Leidimas vykdyti oro susisiekimą

4 STRAIPSNIS. Atsisakymas išduoti leidimą, leidimo atšaukimas, galiojimo sustabdymas arba apribojimas

5 STRAIPSNIS. Investicijos į oro vežėjus

6 STRAIPSNIS. Įstatymų ir kitų teisės aktų laikymasis

7 STRAIPSNIS. Sąžininga konkurencija

8 STRAIPSNIS. Verslo veikla

9 STRAIPSNIS. Muitai ir mokesčiai

10 STRAIPSNIS. Naudotojo rinkliavos

11 STRAIPSNIS. Keleivių ir krovinių vežimo tarifai

12 STRAIPSNIS. Statistika

## II ANTRAŠTINĖ DALIS. BENDRADARBIAVIMAS REGULIAVIMO SRITYJE

13 STRAIPSNIS. Aviacijos sauga

14 STRAIPSNIS. Aviacijos saugumas

15 STRAIPSNIS. Oro eismo valdymas

16 STRAIPSNIS. Aplinkos apsauga

17 STRAIPSNIS. Oro vežėjų atsakomybė

18 STRAIPSNIS. Vartotojų apsauga

19 STRAIPSNIS. Socialiniai aspektai

## III ANTRAŠTINĖ DALIS. INSTITUCINĖS IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

20 STRAIPSNIS. Aiškinimas ir įgyvendinimas

21 STRAIPSNIS. Jungtinis komitetas

22 STRAIPSNIS. Ginčų sprendimas ir arbitražas

23 STRAIPSNIS. Apsaugos priemonės

24 STRAIPSNIS. Ryšys su kitais Susitarimais

25 STRAIPSNIS. Regioninis dialogas

26 STRAIPSNIS. Pakeitimai

27 STRAIPSNIS. Nutraukimas

28 STRAIPSNIS. Susitarimo registravimas

29 STRAIPSNIS. Naujų Europos Sąjungos valstybių narių prisijungimas

30 STRAIPSNIS. Įsigaliojimas

31 STRAIPSNIS. Autentiški tekstai

I PRIEDAS. Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Ia PRIEDAS. Pereinamojo laikotarpio nuostatos, susijusios su Tuniso Kartaginos tarptautiniu oro uostu

II PRIEDAS. Civilinei aviacijai taikomų taisyklių sąrašas

BELGIJOS KARALYSTĖ,

BULGARIJOS RESPUBLIKA,

ČEKIJOS RESPUBLIKA,

DANIJOS KARALYSTĖ,

VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA,

ESTIJOS RESPUBLIKA,

AIRIJA,

GRAIKIJOS RESPUBLIKA,

ISPANIJOS KARALYSTĖ,

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA,

KROATIJOS RESPUBLIKA,

ITALIJOS RESPUBLIKA,

KIPRO RESPUBLIKA,

LATVIJOS RESPUBLIKA,

LIETUVOS RESPUBLIKA,

LIUKSEMBURGO DIDŽIOJI HERCOGYSTĖ,

VENGRIJA

MALTOS RESPUBLIKA,

NYDERLANDŲ KARALYSTĖ,

AUSTRIJOS RESPUBLIKA,

LENKIJOS RESPUBLIKA,

PORTUGALIJOS RESPUBLIKA,

RUMUNIJA,

SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA,

SLOVAKIJOS RESPUBLIKA,

SUOMIJOS RESPUBLIKA

ŠVEDIJOS KARALYSTĖ,

Europos Sąjungos sutartį ir Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau kartu – ES sutartys) pasirašiusios šalys ir Europos Sąjungos valstybės narės, toliau bendrai – ES valstybės narės, o atskirai – ES valstybė narė, ir

EUROPOS SĄJUNGA, toliau – Sąjunga arba ES

ir

TUNISO RESPUBLIKA, toliau – Tunisas,

(toliau – Susitariančiosios Šalys),

ES valstybės narės ir Tunisas, pasirašę 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pateiktą pasirašyti Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją, ir Europos Sąjunga;

PRIPAŽINDAMOS, kad šis Europos ir Viduržemio jūros regiono valstybių aviacijos Susitarimas patenka į 1995 m. lapkričio 28 d. Barselonos deklaracijoje numatytos Europos ir Viduržemio jūros regiono valstybių partnerystės įgyvendinimo sritį;

ATSIŽVELGDAMOS į bendrą norą plėtoti Europos ir Viduržemio jūros regiono valstybių aviacijos erdvę, grindžiamą reguliavimo priemonių vienodinimo, bendradarbiavimo reguliavimo srityje ir patekimo į rinką liberalizavimo principais, esant vienodoms konkurencijos sąlygoms;



NORĖDAMOS tobulinti oro susisiekimo paslaugas ir tarptautinę oro transporto sistemą, pagrįstą oro vežėjų nediskriminavimu ir atvira bei sąžininga konkurencija;

NORĖDAMOS ginti savo interesus oro transporto srityje;

PRIPAŽINDAMOS, kad veiksmingas oro susisiekimas svarbus skatinant prekybą, turizmą, investicijas bei ekonominį ir socialinį vystymąsi;

NORĖDAMOS užtikrinti didžiausią įmanomą oro susisiekimo saugą bei saugumą ir reikšdamos didelį susirūpinimą dėl veiksmų, nukreiptų prieš orlaivių saugumą, arba dėl grėsmės orlaivių saugumui, kai dėl to kyla pavojus asmenų arba nuosavybės saugai, daroma neigiama įtaka tinkamai oro susisiekimo veiklai ir pakertamas visuomenės pasitikėjimas civilinės aviacijos sauga;

ATKREIPDAMOS dėmesį į 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pateiktą pasirašyti Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją;

PASIRYŽUSIOS optimizuoti galimą bendradarbiavimo reguliavimo srityje ir savo atitinkamų įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su civiline aviacija, derinimo naudą;

PRIPAŽINDAMOS galimą didelę konkurencingų oro susisiekimo paslaugų ir gyvybingo aviacijos sektoriaus naudą;

NORĖDAMOS užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas oro vežėjams;

PRIPAŽINDAMOS, kad subsidijos gali daryti neigiamą poveikį oro vežėjų konkurencijai ir kelti pavojų esminiams šio Susitarimo tikslams;

KETINDAMOS remtis galiojančiais susitariančiųjų šalių oro susisiekimo Susitarimais ir potvarkiais, kad būtų atvertos rinkos ir užtikrinta kuo didesnė nauda keleiviams, ekspeditoriams, oro vežėjams ir oro uostams bei jų darbuotojams, taip pat abiejų susitariančiųjų šalių gyventojams;

PABRĖŽDAMOS, kad rengiant ir įgyvendinant tarptautinę aviacijos politiką svarbu užtikrinti aplinkos apsaugą;

PABRĖŽDAMOS būtinybę imtis skubių priemonių siekiant kovoti su klimato kaita ir toliau bendradarbiauti, kad būtų mažinamas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis aviacijos sektoriuje, atsižvelgiant į daugiašalius Susitarimus šiuo klausimu, ypač dėl pasaulinių rinka paremtų priemonių, dėl kurių buvo sutarta Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) 39-ojoje asamblėjoje, ir ypač į tinkamas ICAO bei 2015 m. gruodžio 12 d. Paryžiaus susitarimo priemones, priimtas remiantis Jungtinių Tautų bendrąja klimato kaitos konvencija;

PAŽYMĖDAMOS, kad svarbu užtikrinti vartotojų apsaugą ir pasiekti tinkamą su oro susisiekimo paslaugomis susijusios vartotojų apsaugos lygį, ir pripažindamos tarpusavio bendradarbiavimo šioje srityje būtinybę;

PRIPAŽINDAMOS, kad prekybos galimybių didinimas nėra skirtas susitariančiųjų šalių darbo ar su juo susijusiems standartams švelninti, ir pabrėždamos tarptautinės aviacijos socialinio aspekto svarbą ir rinkų atvėrimo poveikio darbuotojams, užimtumui ir darbo sąlygoms nagrinėjimo svarbą;

PAŽYMĖDAMOS, kad svarbu gerinti oro transporto sektoriaus galimybes gauti kapitalo, kad oro transportas būtų toliau plėtojamas pagal kiekvienai susitariančiajai šaliai galiojančias taisykles;

ATSIŽVELGDAMOS į tai, kad šis Susitarimas turi būti taikomas palaipsniui ir kad tinkamos priemonės gali padėti užtikrinti dar geresnį suderinimą su Europos Sąjungos teisės aktais;

SUSITARĖ:

## 1 STRAIPSNIS

### Sąvokų apibrėžtys

Šiame Susitarime, jeigu nenustatyta kitaip, vartojami tokie terminai:

1. Susitarimas – šis Susitarimas, galimi jo priedai ir priedėliai, taip pat visi galimi jo pakeitimai;
2. oro susisiekimo paslauga – už atlygį visuomenei atskirai arba kartu teikiamos keleivių, bagažo, krovinių ir pašto siuntų gabenimo orlaiviais paslaugos, kurios apima reguliariojo ir nereguliariojo oro susisiekimo paslaugas;
3. pilietybės nustatymas – konstatavimas, kad oro vežėjas, siūlantis teikti oro susisiekimo paslaugas pagal šį Susitarimą, atitinka 3 straipsnyje nustatytus reikalavimus dėl jo nuosavybės, faktinės kontrolės ir pagrindinės verslo vietos;
4. tinkamumas – konstatavimas, kad oro vežėjas, siūlantis teikti oro susisiekimo paslaugas pagal šį Susitarimą, yra pakankamai finansiškai pajėgus, turi tinkamą valdymo kompetenciją ir ketina laikytis tokių paslaugų teikimą reglamentuojančių susitariančiųjų šalių įstatymų, kitų teisės aktų ir reikalavimų;
5. kompetentingos institucijos – viešosios agentūros arba subjektai, atsakingi už administracinių funkcijų, nustatytų pagal šį Susitarimą, vykdymą;

6. Konvencija – Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, pateikta pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir:
  - a) visi pagal Konvencijos 94 straipsnio a punktą įsigalioję pakeitimai, ratifikuoti Tuniso ir kurios nors Europos Sąjungos valstybės narės ar valstybių narių, susiję su svarstomu klausimu;
  - b) visi pagal Konvencijos 90 straipsnį priimti jos priedai ar pakeitimai, jei tokie priedai ar pakeitimai bet kuriuo konkrečiu metu taikomi kartu Tunisui ir kuriai nors Europos Sąjungos valstybei narei ar valstybėms narėms, susiję su svarstomu klausimu;
7. bendros išlaidos – paslaugos teikimo išlaidos, pridėjus pagrįstą sumą bendroms administracinėms išlaidoms padengti;
8. tarptautinė oro susisiekimo paslauga – oro susisiekimo paslauga, teikiama kertant oro erdvę virš dviejų ar kelių valstybių teritorijų;
9. Susitariančiosios Šalys –Europos Sąjunga su jos valstybėmis narėmis ir Tunisas;
10. pagrindinė verslo vieta – išduotame leidime vykdyti oro susisiekimą įrašyta oro vežėjo centrinė administracija arba registruota buveinė, esančios Susitariančiosios Šalies, kurioje vykdomos pagrindinės oro vežėjo finansinės funkcijos ir veiklos kontrolė, įskaitant nuolatinio tinkamumo skraidyti užtikrinimą, teritorijoje;

11. nusileidimas nekomerciniais tikslais – nusileidimas kitais negu keleivių įlaipinimo ar išlaipinimo, bagažo, krovinių arba pašto siuntų pakrovimo ar iškrovimo tikslais, teikiant oro susisiekimo paslaugą;
12. keleivių vežimo tarifai – kainos, mokėtinos oro vežėjams, jų atstovams ar kitiems bilietų pardavėjams už keleivių vežimą teikiant oro susisiekimo paslaugas (įskaitant bet kokią kitą vežimo būdą, susijusį su tokiu vežimu) ir šių kainų taikymo sąlygos, įskaitant agentūrai pasiūlytą atlygį ir sąlygas, taip pat kitas papildomas paslaugas;
13. krovinių vežimo tarifai – kainos, mokėtinos už krovinių vežimą teikiant oro susisiekimo paslaugas (įskaitant bet kokią kitą vežimo būdą, susijusį su tokiu vežimu) ir šių kainų taikymo sąlygos, įskaitant agentūrai pasiūlytą atlygį ir sąlygas, taip pat kitas papildomas paslaugas;
14. teritorija – Tunise: sausumos plotai (žemyninė dalis ir salos), vidaus ir teritoriniai vandenys, kuriems galioja jos suverenitetas ir virš jų esanti oro erdvė; Europos Sąjungoje ir jos valstybėse narėse: valstybių narių sausumos plotai, vidaus ir teritoriniai vandenys, kuriems taikoma Europos Sąjungos sutartis ir Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo tose sutartyse nustatytais sąlygomis, ir virš jų esanti oro erdvė;
15. naudotojo rinkliava – mokestis, nustatomas oro vežėjams už naudojimąsi oro uosto, aplinkos apsaugos, oro navigacijos arba aviacijos saugumo įrenginiais arba už teikiamas paslaugas, įskaitant kitas susijusias paslaugas ir įrenginius;

16. antžeminės saviteikos paslaugos – situacija, kai naudotojas tiesiogiai pats sau teikia vienos ar kelių kategorijų antžemines paslaugas ir nesudaro jokios sutarties, kad ir kaip ji vadintųsi, su trečiąja šalimi dėl tokių paslaugų teikimo; šioje apibrėžtyje oro uostų naudotojai nelaikomi vienas kito atžvilgiu trečiosiomis šalimis, jei:
  - a) vienas turi kontrolinį kito akcijų paketą arba
  - b) tas pats subjektas turi kontrolinį kiekvieno naudotojo akcijų paketą;
17. asociacijos susitarimas – 1995 m. liepos 17 d. Briuselyje pasirašytas Europos ir Viduržemio jūros regiono valstybių susitarimas, kuriuo įsteigta Europos Bendrijų bei jų valstybių narių ir Tuniso Respublikos asociacija;
18. sutarta paslauga ir nustatytas maršrutas – atitinkamai tarptautinė oro susisiekimo paslauga ir pagal šio Susitarimo 2 straipsnį (Skrydžių teisės ir maršrutų lentelė) nustatytas maršrutas;
19. reguliariojo oro susisiekimo paslauga – skrydžiai, kurių kiekvienas atitinka visas toliau nurodytas charakteristikas:
  - a) galima viešai atskirai nusipirkti (tiesiogiai iš oro vežėjo arba jo įgaliotųjų atstovų) vietą arba krovinių arba pašto vežimo talpą kiekvienam skrydžiui;

- b) skrydis vykdomas taip, kad būtų užtikrintas susisiekimas tarp dviejų tų pačių arba daugiau oro uostų:
  - pagal paskelbtą tvarkaraštį,
  - skrydžius vykdant taip reguliariai arba dažnai, kad jie sudarytų atpažįstamą sistemingą seriją;
- 20. nereguliuojamo oro susisiekimo paslauga – komercinė oro susisiekimo paslauga, išskyrus reguliuojamo oro susisiekimo paslaugą;
- 21. oro vežėjas – įmonė, turinti galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti arba jai tapatų leidimą;
- 22. faktinė kontrolė – santykiai, sudaryti iš teisių, sutarčių ir kitų priemonių, kurios kartu ar atskirai, įvertinus konkrečius faktines ir teises aplinkybes, suteikia galimybę tiesiogiai ar netiesiogiai daryti lemiamą įtaką įmonei, visų pirma naudojantis:
  - a) teise naudotis visu įmonės turtu ar jo dalimi;
  - b) teisėmis arba sutartimis, kurios suteikia galimybę daryti lemiamą įtaką įmonės organų sudėčiai, balsavimui ar sprendimams, arba kitaip suteikia galimybę daryti lemiamą įtaką įmonės veiklai;



23. veiksminga teisės aktais nustatyta oro vežėjo priežiūra – įrodymai, kad valstybė vykdo veiksmingą teisės aktais nustatytą oro vežėjo priežiūrą:

- a) oro vežėjas turi galiojančią tos valstybės kompetentingos institucijos išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti, pvz., oro vežėjo pažymėjimą;
- b) oro vežėjas atitinka tos valstybės kriterijus, susijusius su tarptautinių oro susisiekimo paslaugų teikimu, pavyzdžiui, kriterijus, susijusius su geros finansinės būklės įrodymu, gebėjimu įvykdyti viešojo intereso sąlygą, su paslaugos teikimo garantijomis susijusių įsipareigojimų vykdymu;

24. licencija oro susisiekimui vykdyti:

- i) Europos Sąjungoje ir jos valstybėse narėse – licencija oro susisiekimui vykdyti ir bet kurie kiti susiję dokumentai ar sertifikatai, išduoti pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių<sup>1</sup> ir visus vėlesnius aktus, ir
- ii) Tunise – veiklos licencijos, sertifikatai, leidimai ar išimtys, išduoti ir suteikti pagal galiojančius Tuniso teisės aktus;

25. SESAR (bendro Europos dangaus oro eismo valdymo moksliniai tyrimai) – bendro Europos dangaus koncepcijos techninio įgyvendinimo programa, kuria remiantis bus galima koordinuotai vienu metu vykdyti naujos kartos oro eismo valdymo sistemų mokslinius tyrimus, taip pat tokias sistemas tobulinti ir diegti;

---

<sup>1</sup> ES OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

26. teisė naudotis penktąja laisve – vienos valstybės (teisę įgyjančios valstybės) oro vežėjams kitos valstybės (teisę teikiančios valstybės) suteikiama teisė arba privilegija teikti tarptautines oro susisiekimo paslaugas tarp teisę teikiančios valstybės teritorijos ir trečiosios šalies teritorijos su sąlyga, kad tokios paslaugos būtų pradėdamos arba baigiamos teikti teisę įgyjančios valstybės teritorijoje;

## I ANTRAŠTINĖ DALIS

### EKONOMINĖS NUOSTATOS

#### 2 STRAIPSNIS

##### Skrydžių teisės ir maršrutų lentelė

1. Šiame straipsnyje nustatytoms teisėms taikomos I ir 1a prieduose išdėstytos pereinamojo laikotarpio nuostatos.

##### Maršrutų lentelė

2. Kiekviena susitariančioji šalis kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams suteikia teisę teikti oro susisiekimo paslaugas toliau nurodytais maršrutais:

- a) jei tai Europos Sąjungos oro vežėjai:

punktai Europos Sąjungoje – tarpiniai punktai – punktai Tunise – punktai už susitariančiųjų šalių teritorijų ribų;

b) jei tai Tuniso oro vežėjai:

punktai Tunise – tarpiniai punktai – punktai Europos Sąjungoje – punktai už susitariančiųjų šalių teritorijų ribų

Skrydžių teisės

3. Kiekviena susitariančioji šalis kitos susitariančiosios šalies oro vežėjams suteikia tokias teises teikti tarptautines oro susisiekimo paslaugas:

- a) teisę nenusileidžiant perskristi jos teritoriją;
- b) teisę nusileisti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;
- c) teisę teikti tarptautines oro susisiekimo paslaugas šiais maršrutais:
  - i) jei tai Europos Sąjungos oro vežėjai:  
iš bet kurio punkto Europos Sąjungoje į bet kurį punktą Tunise
  - ii) jei tai Tuniso oro vežėjai:  
iš bet kurio punkto Tunise į bet kurį punktą Europos Sąjungoje;
- d) kitas šiame Susitarime nustatytas teises.

## Lanksčios veiklos sąlygos

4. Susitariančiųjų šalių oro vežėjai gali savo nuožiūra kai kuriuos arba visus skrydžius 2 dalyje nurodytais maršrutais vykdyti taip:
- a) bet kuria viena arba abiem kryptimis;
  - b) skrydžius, kurių numeriai skirtingi, jungti į vienu orlaiviu vykdomą skrydį;
  - c) vykdyti skrydžius į tarpinius punktus ir punktus už susitariančiųjų šalių teritorijų ribų, taip pat į susitariančiųjų šalių teritorijose esančius punktus, laikantis 2 dalies, bet kuria tvarka ir pasirinkus bet kokį jų derinį;
  - d) nesileisti tam tikrame punkte ar punktuose;
  - e) bet kuriame punkte perlaipinti keleivius ir perkrauti krovinius iš bet kurio jiems priklausančio orlaivio į bet kurią kitą jiems priklausančią orlaivį (tarpinė perkrova);
  - f) vykdant skrydį maršrutu leisti bet kuriame susitariančiųjų šalių teritorijoje arba už jos ribų esančiame punkte;
  - g) per kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją tranzitu vežti keleivius ir krovinius;
  - h) jungti tuo pačiu orlaiviu vežamus keleivius ir krovinius, nepaisant vežamų keleivių ir krovinių kilmės vietos;

- i) jungti daugiau nei vieną punktą to paties skrydžio metu (terminalų susiejimas, angl. *co-terminalisation*);

Šioje dalyje numatytos lanksčios veiklos sąlygos gali būti taikomos be krypties ar geografinių apribojimų ir neprarandant pagal šį Susitarimą suteiktų skrydžių teisių, jeigu:

- i) Tuniso oro vežėjai aptarnauja punktą Tunise;
- ii) Europos Sąjungos oro vežėjai aptarnauja punktą Europos Sąjungoje.

5. Kiekviena susitariančioji šalis kiekvienam oro vežėjui leidžia nustatyti jo vykdomų tarptautinių oro susisiekimo paslaugų dažnumą ir pajėgumą remiantis komerciniais rinkos ypatumais. Pripažindamos šią teisę, Susitariančiosios Šalys, nebent šiame Susitarime nurodyta kitaip, negali vienašališkai apriboti keleivių skaičiaus ar krovinių kiekio, skrydžių dažnumo ar reguliarumo, maršruto parinkimo, jų pradinės ir paskirties vietos, taip pat nustatyti, kokio tipo ar tipų orlaivius gali naudoti kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjai, nebent tai būtų daroma su mutine susijusiais tikslais ar dėl techninių, eksploatacinių, saugaus oro eismo valdymo, aplinkos ar sveikatos apsaugos priežasčių.

6. Nė viena šio Susitarimo nuostata neturi būti interpretuojama kaip suteikianti teisę:

- a) Tuniso oro vežėjams Europos Sąjungos valstybėje narėje į orlaivį įlaipinti keleivius ar pakrauti bagažą, krovinius arba pašto siuntas, kurie vežami į kitą tos valstybės narės punktą;

b) Europos Sąjungos oro vežėjams Tunise į orlaivį įlaipinti keleivius ar pakrauti bagažą, krovinius arba pašto siuntas, kurie vežami į kitą punktą Tunise.

7. Nepažeidžiant 24 straipsnio (Ryšys su kitais susitarimais), nė viena šio Susitarimo nuostata neturi būti interpretuojama kaip suteikianti abiejų susitariančiųjų šalių oro vežėjams teisę naudotis penktąja laisve vykdyti skrydžius į tarpinius punktus ir punktus už susitariančiųjų šalių teritorijų ribų 2 dalyje nurodytais maršrutais.

8. Visos nuorodos į „Punktus“ šiame straipsnyje turi būti suprantamos kaip nuorodos į tarptautiniu mastu pripažintus oro uostus.

9. Naudodamosi atitinkamomis savo teisėmis ir vykdydamos prievoles pagal šį Susitarimą, Susitariančiosios Šalys nediskriminuoja viena kitos oro vežėjų, visų pirma dėl pilietybės.

10. Nepaisant jokių kitų šio Susitarimo nuostatų, susitariančioji šalis gali neleisti vykdyti tarptautinių oro susisiekimo paslaugų į trečiąją šalį, iš jos ar per ją, jei ta susitariančioji šalis nepalaiko diplomatinių santykių su ta trečiąja šalimi.

### 3 STRAIPSNIS

#### Leidimas vykdyti oro susisiekimą

1. Gavusi susitariančiosios šalies oro vežėjo prašymą leisti vykdyti oro susisiekimą, kita susitariančioji šalis suteikia reikiamus leidimus vykdyti oro susisiekimą ir atitinkamus techninius leidimus per kuo trumpesnę laiką su sąlyga, kad:

a) kai tai Tuniso oro vežėjas:

- i) pagrindinė oro vežėjo verslo vieta yra Tunise ir šis oro vežėjas turi pagal taikomus Tuniso teisės aktus galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti;
- ii) Tunisas, būdamas atsakingas už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą, vykdo veiksmingą teisės aktais nustatytą oro vežėjo priežiūrą;
- iii) oro vežėją tiesiogiai arba jo kontrolinį akcijų paketą valdo ir jį veiksmingai kontroliuoja Tunisas arba jo piliečiai;

b) kai tai Europos Sąjungos oro vežėjas:

- i) pagrindinė oro vežėjo verslo vieta yra Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje pagal ES sutartis, ir jam pagal Europos Sąjungos teisę išduota galiojanti licencija oro susisiekimui vykdyti;

- ii) valstybė narė, būdama atsakinga už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą, vykdo veiksmingą teisės aktais nustatytą oro vežėjo priežiūrą, o kompetentinga institucija yra aiškiai nurodyta;
  - iii) oro vežėją tiesiogiai arba jo kontrolinį akcijų paketą valdo ir jį veiksmingai kontroliuoja ES valstybė narė ar valstybės narės arba Europos laisvosios prekybos asociacija arba tų valstybių narių piliečiai arba abu variantai kartu;
- c) laikomasi 13 straipsnio (Aviacijos sauga) ir 14 straipsnio (Aviacijos saugumas) nuostatų;
- d) oro vežėjas atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias prašymą svarstanti susitariančioji šalis paprastai taiko vykdant tarptautinį oro susisiekimą.
2. Susitariančiosios Šalys, išduodamos leidimus vykdyti oro susisiekimą ir techninius leidimus, visiems kitos susitariančiosios šalies oro vežėjams taiko nediskriminavimo principą.



3. Vienos Susitariančiosios Šalies kompetentingos institucijos, gavusios kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo prašymą leisti vykdyti oro susisiekimą, pripažįsta pastarosios kompetentingų institucijų suteiktą to oro vežėjo tinkamumo arba pilietybės nustatymą kaip jos pačios kompetentingų institucijų atliktą nustatymą ir išsamiau šių klausimų nenagrinėja, išskyrus a ir b punktuose nurodytus atvejus:

- a) jeigu po to, kai buvo gautas oro vežėjo prašymas leisti vykdyti oro susisiekimą arba suteiktas toks leidimas, prašymą gavusios Susitariančiosios Šalies kompetentingos institucijos, remdamosi pagrįstomis abejonėmis, turi konkrečią priežastį manyti, kad, nepaisant kitos Susitariančiosios Šalies kompetentingų institucijų atlikto nustatymo, 3 straipsnyje (Leidimas vykdyti oro susisiekimą) nustatytų atitinkamų leidimų ar įgaliojimų suteikimo reikalavimų nesilaikoma, jos turi nedelsdamos informuoti tas institucijas ir nurodyti pagrįstas susirūpinimo priežastis. Tokiu atveju bet kuri susitariančioji šalis gali siekti surengti konsultacijas, kuriose gali dalyvauti abiejų susitariančiųjų šalių kompetentingų institucijų atstovai, arba prašyti su susirūpinimą keliančiu klausimu susijusios papildomos informacijos, o tokie prašymai turi būti patenkinami kuo greičiau. Jeigu klausimo išspręsti nepavyksta, bet kuri susitariančioji šalis gali šį klausimą perduoti nagrinėti pagal 21 straipsnį (Jungtinis komitetas) įsteigtam Jungtiniam komitetui ir laikydamasi 21 straipsnio 10 dalies gali imtis atitinkamų apsaugos priemonių pagal 23 straipsnį (Apsaugos priemonės);
- b) Šios procedūros netaikomos šių nustatymų pripažinimui:
  - i) saugos sertifikatų ar licencijų,

ii) saugumo priemonių arba

iii) draudimo.

#### 4 STRAIPSNIS

Atsisakymas išduoti leidimą, leidimo atšaukimas, galiojimo sustabdymas arba apribojimas

1. Susitariančiųjų šalių kompetentingos institucijos gali atsisakyti išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą, tokį leidimą atšaukti, sustabdyti jo galiojimą ar jį apriboti arba sustabdyti ar apriboti kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo vykdomą oro susisiekimą, jeigu:

a) kai tai Tuniso oro vežėjas:

- pagrindinė oro vežėjo verslo vieta yra ne Tunise arba jis neturi pagal taikomus Tuniso teisės aktus išduotos galiojančios licencijos oro susisiekimui vykdyti, arba
- Tunisas nevykdo ar neužtikrina veiksmingos teisės aktais nustatytos oro vežėjo priežiūros arba kompetentinga institucija nėra aiškiai nurodyta, arba
- oro vežėjo tiesiogiai arba jo kontrolinio akcijų paketo nevaldo ir jo veiksmingai nekontroliuoja Tunisas arba jo piliečiai;

- b) kai tai Europos Sąjungos oro vežėjas:
- pagrindinė oro vežėjo verslo vieta nėra Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje pagal ES sutartis arba jam pagal Europos Sąjungos teisę neišduota galiojanti licencija oro susisiekimui vykdyti, arba
  - už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga Europos Sąjungos valstybė narė nevykdo arba neužtikrina veiksmingos teisės aktais nustatytos oro vežėjo priežiūros arba kompetentinga institucija nėra aiškiai nurodyta, arba
  - oro vežėjo tiesiogiai arba jo kontrolinio akcijų paketo nevaldo ir jo veiksmingai nekontroliuoja ES valstybė narė ar valstybės narės arba Europos laisvosios prekybos asociacija arba tų valstybių narių piliečiai arba abu variantai kartu;
- c) oro vežėjas nesilaiko 6 straipsnyje (Įstatymų ir kitų teisės aktų laikymasis) nurodytų įstatymų arba kitų teisės aktų;
- d) nesilaikoma 13 straipsnio (Aviacijos sauga) ir 14 straipsnio (Aviacijos saugumas) ar jie netaikomi.
- e) susitariančioji šalis pagal 7 straipsnį (Sąžininga konkurencija) pareiškia, kad nesilaikoma konkurencijos užtikrinimo reikalavimų.

2. Šiuo straipsniu nustatytais teisėmis naudojamosi tik surengus konsultacijas su kitos Susitariančiosios Šalies kompetentingomis institucijomis, nebent nedelsiant būtina imtis priemonių ir užtikrinti, kad oro vežėjas pradėtų laikytis 1 dalies c ar d punkte nustatytų reikalavimų.

## 5 STRAIPSNIS

### Investicijos į oro vežėjus

1. Nepaisant 3 straipsnio (Leidimas vykdyti oro susisiekimą) ir 4 straipsnio (Atsisakymas išduoti leidimą, leidimo atšaukimas, galiojimo sustabdymas arba apribojimas) ir po to, kai Jungtinis komitetas pagal 21 straipsnio (Jungtinis komitetas) 8 dalį patvirtino, kad pagal savo atitinkamus įstatymus kiekviena susitariančioji šalis arba jų piliečiai gali įsigyti kontrolinį kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo akcijų paketą arba veiksmingai jį kontroliuoti, Susitariančiosios Šalys gali leisti Europos Sąjungos valstybėms narėms arba jų piliečiams turėti kontrolinius Tuniso oro vežėjų akcijų paketus arba tuos oro vežėjus veiksmingai kontroliuoti arba Tunisui arba jo piliečiams turėti kontrolinius Europos Sąjungos oro vežėjų akcijų paketus arba tuos oro vežėjus veiksmingai kontroliuoti pagal šio straipsnio 2 dalį.

2. Atsižvelgiant į šio straipsnio 1 dalį, Jungtinis komitetas pagal 21 straipsnio (Jungtinis komitetas) 2 dalį gali savo išankstiniu atskiru sprendimu leisti susitariančiųjų šalių investicijas. Šiame sprendime nurodomos sąlygos, kurios siejamos su pagal šį Susitarimą sutartų reguliariųjų oro susisiekimo paslaugų įgyvendinimu, taip pat su paslaugomis, teikiamomis tarp trečiųjų ir susitariančiųjų šalių. 21 straipsnio (Jungtinis komitetas) 10 dalis tokio pobūdžio sprendimui netaikoma.

## 6 STRAIPSNIS

### Įstatymų ir kitų teisės aktų laikymasis

1. Kai vienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo orlaivis įskrenda į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją, joje būna ar iš jos išskrenda, toks oro vežėjas laikosi įstatymų ir kitų teisės aktų, kurie toje teritorijoje taikomi orlaivio, naudojamo tarptautinėms oro susisiekimo paslaugoms teikti, įskridimui į tą teritoriją ar išskridimui iš jos arba orlaivio naudojimui ir navigacijai.
2. Kai vienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo orlaivis įskrenda į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją, joje būna ar iš jos išskrenda, pirmosios Susitariančiosios Šalies oro vežėjų keleiviams, įgulai ar jų vardu veikiantiems asmenims arba kroviniams galioja įstatymai ir kiti teisės aktai, toje teritorijoje taikomi keleivių ir įgulos atvykimui ar krovinių įvežimui orlaiviu į tą teritoriją arba jų išvykimui ar išvežimui iš tos teritorijos (įskaitant įvažiavimui, patikrinimui, imigracijai, pasams, muitinei ir karantinui taikomus teisės aktus, o kai vežamos pašto siuntos – pašto teisės aktus).
3. Kiekviena susitariančioji šalis savo teritorijoje leidžia kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams imtis priemonių, kuriomis užtikrinama, kad būtų vežami tik tie asmenys, kurie turi kelionės dokumentus, reikalingus atvykti į jų teritoriją arba reikalingus keliauti tranzitu per kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją.

## 7 STRAIPSNIS

### Sąžininga konkurencija

1. Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad jų bendras tikslas – sukurti sąžiningą konkurencinę aplinką ir suteikti teisingas bei lygias galimybes viena kitos oro vežėjams konkuruoti teikiant sutartas paslaugas nustatytais maršrutais. Todėl Susitariančiosios Šalys imasi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad šio tikslo būtų visiškai laikomasi.
2. Susitariančiosios Šalys patvirtina, kad, siekiant šio Susitarimo tikslų, yra svarbi laisva, sąžininga ir neiškraipyta konkurencija, ir pažymi, kad, siekiant veiksmingai teikti oro susisiekimą paslaugas, yra svarbi išbaigta konkurencijos teisė, nepriklausoma konkurencijos institucija bei patikimas ir veiksmingas jų nacionalinės konkurencijos teisės įgyvendinimas. Kiekvienos Susitariančiosios Šalies konkurencijos teisės aktai, susiję su šiame straipsnyje, kuris yra reguliariai keičiamas, aptariamais klausimais, taikomi oro vežėjų veiklai kiekvienos Susitariančiosios Šalies teritorijoje. Susitariančiosios Šalys pritaria konkurencijos teisės suderinamumo ir konvergencijos tikslui ir jos veiksmingam taikymui. Prireikus, jei tam yra pagrindo, jos bendradarbiauja, kad veiksmingai taikytų konkurencijos teisę, ypač leisdamos savo oro vežėjams ar kitiems piliečiams pagal savo atitinkamas taisykles ir teismų praktiką, perduoti atitinkamą informaciją, susijusią su kitos Susitariančiosios Šalies konkurencijos institucijų inicijuotais konkurencijos teisės veiksmais.

3. Jokia šio Susitarimo nuostata negali daryti poveikio susitariančiųjų šalių (ir Europos Komisijos) kompetentingų konkurencijos institucijų ir teisminių institucijų galioms ir įgaliojimams ar jų apriboti, o visi klausimai, susiję su konkurencijos teisės taikymu, lieka išimtinė šių kompetentingų konkurencijos institucijų ir teisminių institucijų kompetencija. Todėl bet kokia priemonė, kurios susitariančioji šalis imasi pagal šį straipsnį, nepažeidžia jokių šių kompetentingų konkurencijos institucijų ir teisminių institucijų priemonių.

4. Bet kuri pagal šį straipsnį taikoma priemonė priklauso išimtinai susitariančiųjų šalių atsakomybei ir skirta išimtinai kitai susitariančiajai šaliai arba kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo paslaugas į susitariančiąsias šalis ar iš jų. Tokiai priemonei negali būti taikoma ginčų sprendimo procedūra pagal 22 straipsnį (Ginčų sprendimas ir arbitražas).

Nesąžininga konkurencija

5. Kiekviena susitariančioji šalis panaikina bet kokios formos diskriminaciją arba nesąžiningą praktiką, kuri pažeidžia kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjų galimybes sąžiningai ir teisingai konkuruoti teikiant oro transporto paslaugas.

## Valstybės subsidijos ir pagalba

6. Nė viena susitariančioji šalis neteikia ir neleidžia teikti valstybės subsidijų ar pagalbos savo oro vežėjams, jei dėl to kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjai, teikdami oro susisiekimo paslaugas, patirtų nepagrįstą sąžiningos ir vienodos konkurencijos iškraipymą. Tokios subsidijos arba pagalba gali apimti, visų pirma, kryžminį subsidijavimą, veiklos nuostolių kompensavimą, kapitalo injekcijas, dotacijas, garantijas, paskolas arba draudimą lengvatinėmis sąlygomis, apsaugą nuo bankroto, atsisakymą išieškoti mokėtinas sumas, atsisakymą nuo įprastinio atlygio už naudojamus viešuosius išteklius, mokesčių lengvatas ar atleidimą nuo mokesčių, kompensaciją už valdžios institucijų nustatytus finansinius mokesčius ir diskriminacinę arba nekomercinę prieigą prie oro navigacijos ar oro uosto įrenginių ir paslaugų, kuro, antžeminės priežiūros, saugumo, kompiuterinių rezervavimo sistemų, laiko tarpsnių paskirstymo ar kitų su oro susisiekimo paslaugomis susijusių įrenginių ir paslaugų.
7. Jei susitariančioji šalis oro vežėjui teikia valstybės subsidijas arba pagalbą, ji turi užtikrinti tokių priemonių skaidrumą tinkamomis priemonėmis, įskaitant reikalavimą, kad oro vežėjas savo sąskaitose aiškiai ir atskirai nurodytų tokios subsidijos ar pagalbos gavimą.
8. Kiekviena susitariančioji šalis kitos Susitariančiosios Šalies prašymu per pagrįstą laikotarpį pateikia kitai susitariančiajai šaliai finansines ataskaitas, susijusias su pirmosios Susitariančiosios Šalies jurisdikcijai priklausančiais subjektais, ir kitą informaciją, kurios gali pagrįstai reikalauti kita susitariančioji šalis, siekdama užtikrinti šio straipsnio nuostatų laikymąsi. Tai gali apimti išsamią informaciją apie subsidijas ir pagalbą, apibrėžtas 6 dalyje. Susitariančioji šalis, pateikusi prašymą leisti susipažinti su informacija, gali laikyti, kad tokios informacijos teikimas yra konfidencialus.



9. Nepažeidžiant jokių veiksmų, kurių ėmėsi už konkurenciją atsakinga kompetentinga institucija arba už 5 ir 6 dalyse nurodytų taisyklių vykdymą atsakinga teisminė institucija:

- a) jei susitariančioji šalis mano, kad oro vežėjas yra diskriminavimo arba nesąžiningos veiklos auka, kaip nurodyta 5 ir 6 dalyse, ir tai galima įrodyti, ji gali kitai susitariančiajai šaliai raštu pateikti savo pastabas. Pranešusi apie tai kitai susitariančiajai šaliai, susitariančioji šalis taip pat gali kreiptis į kitos Susitariančiosios Šalies kompetentingas viešąsias institucijas, įskaitant nacionalinius, regioninius ar vietos viešuosius subjektus, siekdama aptarti su šiuo straipsniu susijusius klausimus. Be to, bet kuri susitariančioji šalis, siekdama išspręsti šį klausimą, gali prašyti surengti konsultacijas šiuo klausimu su kita susitariančiaja šalimi. Tokios konsultacijos įvyksta per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo gavimo. Tuo tarpu Susitariančiosios Šalys keičiasi pakankama informacija, kad būtų galima visapusiškai išnagrinėti vienai iš susitariančiųjų šalių susirūpinimą keliantį klausimą;
- b) jei Susitariančiosios Šalys negali išspręsti klausimo per konsultacijas per trisdešimt (30) dienų nuo jų pradžios arba jei konsultacijos nepradedamos per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo dėl įtariamo 5 ir 6 dalių pažeidimo gavimo dienos, konsultacijų prašiusi susitariančioji šalis turi teisę sustabdyti naudojimąsi pagal šį Susitarimą kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams suteiktomis teisėmis ir atsisakyti išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą, jį atšaukti ar sustabdyti jo galiojimą; ji taip pat gali nustatyti naudojimuisi pagal šį Susitarimą suteiktomis teisėmis sąlygas, kokias ji mano esant tinkamomis, ar įvesti mokesčius, arba imtis kitų priemonių. Bet kuri priemonė, kurios imamasi pagal šią dalį, pagal savo taikymo sritį ir trukmę turi būti tinkama, proporcinga ir turi neviršyti to, kas būtina.

## Antimonopoliniai klausimai

10. Kiekviena susitariančioji šalis pagal 2 dalį veiksmingai taiko antimonopolinius teisės aktus ir uždraudžia oro vežėjams:

- a) kartu su bet kuriais kitais oro vežėjais sudaryti susitarimus, priimti sprendimus ar imtis suderintų veiksmų, kurie galėtų daryti poveikį oro susisiekimo paslaugoms į tą susitariančiąją šalį arba iš jos ir kurių tikslas ar poveikis būtų užkirsti kelią konkurencijai, ją apriboti ar iškraipyti. Šis draudimas gali būti paskelbtas netaikytinu, jeigu tokie Susitarimai, sprendimai ar veiksmai padeda gerinti veiklą arba paslaugas arba skatinti techninę ar ekonominę pažangą, o vartotojams kartu sudaromos sąlygos sąžiningai dalytis gaunama nauda, ir: i) suinteresuotos įmonės nepatiria apribojimų, kurie nebūtini siekiant tokių tikslų, ii) tokiems oro vežėjams nesuteikiama galimybė panaikinti konkurenciją, susijusią su didele aptariamų paslaugų dalimi, ir
- b) piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi, galinčia paveikti oro susisiekimo paslaugas į tą susitariančiąją šalį arba iš jos.

11. Kiekviena susitariančioji šalis 10 dalyje nurodytų antimonopolinių įstatymų taikymą išimtinai patiki savo nepriklausomai konkurencijos institucijai arba kompetentingai teisminei institucijai.

12. Nepažeidžiant jokių veiksmų, kurių ėmėsi už konkurenciją atsakinga kompetentinga institucija arba už 10 dalyje nurodytų taisyklių vykdymo užtikrinimą atsakinga teisminė institucija, jeigu viena iš susitariančiųjų šalių mano, kad oro vežėjas yra įtariamo 10 dalies pažeidimo auka ir kad tai galima įrodyti, ji kitai susitariančiajai šaliai gali pateikti rašytines pastabas. Pranešusi apie tai kitai susitariančiajai šaliai, susitariančioji šalis taip pat gali kreiptis į kitos susitariančiosios šalies kompetentingas viešąsias institucijas, įskaitant nacionalinius, regioninius ar vietos viešuosius subjektus, siekdama aptarti su šiuo straipsniu susijusius klausimus. Be to, bet kuri susitariančioji šalis, siekdama išspręsti šį klausimą, gali prašyti surengti konsultacijas šiuo klausimu su kita susitariančiaja šalimi. Tokios konsultacijos įvyksta per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo gavimo. Tuo tarpu Susitariančiosios Šalys keičiasi pakankama informacija, kad būtų galima visapusiškai išnagrinėti vienai iš Susitariančiųjų Šalių susirūpinimą keliantį klausimą.

13. Jei Susitariančiosios Šalys negali išspręsti klausimo per konsultacijas per trisdešimt dienų (30) nuo jų pradžios arba jei konsultacijos nepradedamos per 30 dienų nuo prašymo dėl įtariamo 10 dalies pažeidimo gavimo dienos ir su sąlyga, kad už konkurenciją atsakinga institucija ar teisminė institucija konstatavo antimonopolinių taisyklių pažeidimą, konsultacijų prašiusi susitariančioji šalis turi teisę sustabdyti naudojimasi pagal šį Susitarimą kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams suteiktomis teisėmis ir atsisakyti išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą, jį atšaukti ar sustabdyti jo galiojimą; ji taip pat gali nustatyti naudojimuisi pagal šį Susitarimą suteiktomis teisėmis sąlygas, kokias ji mano esant tinkamomis, ar įvesti mokesčius, arba imtis kitų priemonių. Bet kuri priemonė, kurios imamasi pagal šią dalį, pagal savo taikymo sritį ir trukmę turi būti tinkama, proporcinga ir turi neviršyti to, kas būtina.

## 8 STRAIPSNIS

### Verslo veikla

Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad pagal jų taikytinus įstatymus, kitus teisės aktus ar procedūras būtų užtikrintas bent II priedo A dalyje nustatytų reguliavimo ir oro transporto standartų įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas.

#### Veiklos vykdymas

1. Susitariančiosios Šalys pritaria, kad komerciniams subjektams kylančios kliūtys vykdyti oro susisiekimą trukdytų gauti šiuo Susitarimu siekiamos naudos. Todėl Susitariančiosios Šalys įsipareigoja veiksmingai šalinti kliūtis viena kitos verslo subjektams vykdyti veiklą, jei tokios kliūtys trukdytų vykdyti verslą, iškreiptų konkurenciją arba trukdytų sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas.

2. 21 straipsnyje (Jungtinis komitetas) numatytas Jungtinis komitetas nustato bendradarbiavimo verslo ir prekybos galimybių srityje tvarką; jis stebi, kaip veiksmingai šalinamos verslo subjektams kylančios kliūtys vykdyti veiklą, ir nuolat apžvelgia padėtį, įskaitant tuos pokyčius, kurie skatintų priimti įstatymų ir kitų teisės aktų pakeitimus. Siekdama aptarti su šio straipsnio taikymu susijusius klausimus, susitariančioji šalis gali pagal 21 straipsnį (Jungtinis komitetas) prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį.

## Oro vežėjų atstovai

3. Susitariančiosios Šalies oro vežėjai kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje turi teisę įrengti biurus ir patalpas, būtinus paslaugoms pagal šį Susitarimą teikti.
4. Šalių oro vežėjai, laikydamiesi su atvykimu, apsigyvenimu ir įsidarbinimu susijusių kitos Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, į kitos Šalies teritoriją turi teisę įvežti ir leisti gyventi komercinio, vadovaujančio, pardavimo, techninio, eksploatavimo ir kito oro susisiekimui užtikrinti reikalingo konkretaus profilio darbuotojams. Abi Susitariančiosios Šalys, vadovaudamosi galiojančiais įstatymais ir kitais teisės aktais, palengvina ir pagreitina darbo leidimų, kurių reikia pagal šią dalį biuruose įdarbintiems darbuotojams, įskaitant tam tikras laikinas pareigas ne ilgiau kaip devyniasdešimt (90) dienų einantiems darbuotojams, išdavimą. Nereikalaujama, kad abiejų susitariančiųjų šalių oro vežėjai turėtų vietos partnerį.

## Antžeminės paslaugos

5. nepažeidžiant antros pastraipos, visi Susitariančiosios Šalies oro vežėjai kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje turi teisę:
  - a) patys sau teikti antžemines paslaugas (saviteika) arba

- b) rinktis iš konkuruojančių paslaugų teikėjų, teikiančių visas ar kai kurias antžemines paslaugas, jei tokiems paslaugų teikėjams tai leidžiama pagal susitariančiųjų šalių įstatymus ir kitus teisės aktus, kuriais reguliuojamas tokių paslaugų teikėjų patekimas į rinką, ir jei tokių paslaugų teikėjų rinkoje yra.

Teisės, nustatytos pirmos pastraipos a ir b dalyse, priklauso tik nuo specialių erdvės ar pajėgumų apribojimų, kylančių dėl poreikio užtikrinti saugų oro uosto eksploatavimą. Jei tokie ribojimai trukdo oro vežėjams patiems sau teikti antžemines paslaugas ar apriboja tokių paslaugų teikimo galimybes ir jei nėra veiksmingos antžeminių paslaugų teikėjų konkurencijos, atitinkama Šalis užtikrina, kad visos tokios paslaugos visiems oro vežėjams būtų teikiamos vienodomis ir tinkamomis sąlygomis; paslaugų teikimo tarifai nustatomi taikant tinkamus, objektyvius, skaidrius ir nediskriminacinius kriterijus.

6. Kiekvienas antžeminių paslaugų teikėjas, nesvarbu, ar tai oro vežėjas, ar ne, kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje turi teisę teikti antžemines paslaugas tame pačiame oro uoste veikiantiems oro vežėjams, turėdamas leidimą ir laikydamasis galiojančių įstatymų ir kitų teisės aktų.

Laiko tarpų paskirstymas oro uostuose

7. Kiekviena susitariančioji šalis užtikrina, kad jos teritorijoje esančiuose oro uostuose laiko tarpų valdymo procedūros, gairės ir taisyklės būtų taikomos nepriklausomai, skaidriai, veiksmingai, nediskriminuojant ir nesudarant kliūčių patekti į rinką.

## Veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai

8. Susitariančioji šalis gali reikalauti informuoti apie veiklos planus, programas arba tvarkaraščius, susijusius su oro susisiekimo paslaugomis, kurios teikiamos pagal šį Susitarimą, tik informacijos tikslais. Jei susitariančioji šalis reikalauja pateikti tokią informaciją, ji kuo labiau sumažina kitos Susitariančiosios Šalies oro susisiekimo paslaugų teikimo tarpininkams ir oro vežėjams tenkančią su prašymu pateikti informaciją ir jos pateikimo tvarka susijusią administracinę naštą.

## Pardavimas, vietoje patiriamos išlaidos ir lėšų pervedimas

9. Vienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjai kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje oro susisiekimo paslaugas ir su jomis susijusias paslaugas savo ar kito oro vežėjo vardu gali parduoti tiesiogiai arba savo nuožiūra naudodamiesi pardavimo atstovų ar kitų oro vežėjo paskirtų tarpininkų paslaugomis, internetu arba kitais galimais kanalais. Visi oro vežėjai turi teisę parduoti tokią susisiekimo paslaugą, o visi asmenys gali nevaržomi ją pirkti atsiskaitydami toje teritorijoje naudojama arba laisvai konvertuojama valiuta pagal valiutai taikomus galiojančius vietos teisės aktus.

10. Vienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams leidžiama kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje patirtas išlaidas, visų pirma, įskaitant išlaidas už kurą, bet ne vien už jį, apmokėti vietos valiuta arba laisvai konvertuojama valiuta pagal valiutai taikomus galiojančius vietos teisės aktus.

11. Pateikęs prašymą, oro vežėjas turi teisę pakeisti į laisvai konvertuojamą valiutą ir bet kada ir bet koku būdu pervesti visą vietos išlaidas viršijančias pajamas į savo pasirinktą šalį be apribojimų ar mokesčių ir taikant prašymo metu galiojantį keitimo kursą.

Taikomos su perteklinių pajamų konvertavimu ir pervedimu susijusios administracinės procedūros, laikantis kiekvienoje susitariančioje šalyje galiojančių valiutos keitimo taisyklių. Konvertuojant ir pervedant netaikomi jokie mokesčiai, išskyrus tuos, kuriuos paprastai renka bankai, kad atliktų konvertavimą ir pervedimą.

#### Komercinio bendradarbiavimo susitarimai

12. Valdant ar teikiant paslaugas pagal šį Susitarimą, visiems Šalių oro vežėjams leidžiama sudaryti komercinio bendradarbiavimo susitarimus, pavyzdžiui, keleivių vietų rezervavimo susitarimus ar bendro kodo sutartis, su:

- a) susitariančiųjų šalių oro vežėju ar vežėjais;
- b) trečiųjų šalių oro vežėju ar vežėjais;
- c) bet kurios valstybės antžeminio (sausumos arba jūrų) susisiekimo paslaugų teikėju ar teikėjais;

su sąlyga, kad i) susisiekimo paslaugą teikiantis vežėjas turi reikiamas skrydžių teises ir ii) paslaugą parduodantis vežėjas turi reikiamas atitinkamo maršruto teises ir iii) šie Susitarimai atitinka tokiems Susitarimams įprastai keliamus saugos ir konkurencijos reikalavimus.



13. Jeigu keleiviai skraidinami pagal komercinio bendradarbiavimo Susitarimus, pirkėjui pardavimo ar registravimo metu, bet koku atveju – prieš įlaipinimą, jei tai jungiamasis skrydis be registracijos, pranešama, kuris vežėjas ir kurioje skrydžio atkarpoje teiks susisiekimo paslaugas.

#### Įvairiarūšės paslaugos

14. Įstatymai ir kiti teisės aktai, kuriais reglamentuojamas oro susisiekimas, netaikomi keleivius vežantiems antžeminio susisiekimo paslaugų teikėjams remiantis vien tuo, kad tokias antžeminio susisiekimo paslaugas savo vardu teikia oro vežėjas.

15. Nepaisant kitų šio Susitarimo nuostatų, susitariančiųjų šalių oro vežėjams ir netiesioginiams krovinių vežimo paslaugų teikėjams leidžiama teikti tarptautines oro susisiekimo paslaugas ir kartu be apribojimų vežti krovinius antžeminio transporto priemonėmis į bet kurį susitariančiųjų šalių arba trečiųjų šalių teritorijoje esantį punktą ir iš jo (įskaitant vežimą į visus tarptautiniu mastu pripažintus oro uostus, kuriuose yra muitinės, ir iš jų) ir, jei taikoma, jie turi teisę laikydamiesi taikomų įstatymų ir kitų teisės aktų vežti krovinius su muitinės plomba. Sudaromos sąlygos tokius antžeminiu ar oro transportu vežamus krovinius registruoti oro uosto muitinėje ir naudotis jo muitinės patalpomis. Oro vežėjai gali antžeminiu transportu krovinius vežti patys arba sudaryti Susitarimus su kitais antžeminio susisiekimo paslaugų teikėjais, be kita ko, gali susitarti, kad krovinius antžeminiu transportu vežtų kiti oro vežėjai arba netiesioginiai krovinių gabenimo oro transportu paslaugų teikėjai. Jeigu krovinių siuntėjai tinkamai informuojami apie krovinių vežimo įvairių rūšių transportu pobūdį ir sąlygas, tokios įvairiarūšio krovinių vežimo paslaugos gali būti teikiamos taikant bendrą kainą už vežimą oro ir antžeminiu transportu.

## Franšizės ir registruotojo pavadinimo naudojimas

16. Vienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjai turi teisę sudaryti franšizės arba registruotojo pavadinimo naudojimo Susitarimus su kitos Susitariančiosios Šalies arba trečiųjų šalių įmonėmis, įskaitant oro vežėjus, jeigu oro vežėjai turi reikiamus įgaliojimus ir atitinka reikalavimus, tokiems Susitarimams nustatytus susitariančiųjų šalių įprastai taikomuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose, visų pirma tuose, pagal kuriuos reikalaujama nurodyti paslaugą teikiančių oro vežėjų tapatybę.

## Nuoma

17. Kiekvienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjai gali sudaryti Susitarimus dėl orlaivio (su įgula ar be jos) suteikimo tarptautinėms oro susisiekimo paslaugoms teikti su:

- a) bet kuriuo susitariančiųjų šalių oro vežėju ar vežėjais;
- b) bet kuriuo trečiųjų šalių oro vežėju ar vežėjais;

su sąlyga, kad visi tokių Susitarimų dalyviai turi atitinkamus įgaliojimus ir šie Susitarimai atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias Susitariančiosios Šalys taiko tokiems Susitarimams. Susitariančiosios Šalys nereikalauja, kad orlaivį suteikiantis oro vežėjas pagal šį Susitarimą turėtų skrydžių teises maršrutams, kuriais bus naudojamas orlaivis. Susitariančiosios Šalys gali reikalauti, kad šiuos Susitarimus patvirtintų jų kompetentingos institucijos. Jei susitariančioji šalis reikalauja tokio patvirtinimo laikydamasi nediskriminavimo principo, ji kuo labiau sumažina dėl patvirtinimo procedūrų oro vežėjui tenkančią administracinę našta.

## 9 STRAIPSNIS

### Muitai ir mokesčiai

1. Kai vienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjų naudojamas orlaivis, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, atskrenda į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją, jo įprastinei įrangai, kuriai, tepalams, vartoti skirtiems techniniams reikmenims, antžeminei įrangai, atsarginėms dalims (įskaitant variklius), orlaivio atsargoms (visų pirma maistui, nealkoholiniams ir alkoholiniams gėrimams, tabakui ir kitiems produktams, skirtiems keleiviams parduoti arba naudoti skrydžio metu ribotais kiekiais) ir kitiems gaminiais, skirtiems naudoti ar naudojamiems tik orlaivio, kuriuo teikiamos tarptautinės oro susisiekimo paslaugos, eksploatavimo arba aptarnavimo tikslais, laikantis abipusiškumo principo netaikomi jokie importo apribojimai, nuosavybės mokesčiai ir kapitalo rinkliavos, muitai, akcizai ir panašūs mokesčiai:

- a) nustatyti nacionalinių ar vietos valdžios institucijų arba Europos Sąjungos ir
- b) nepagrįsti teikiamų paslaugų savikaina, su sąlyga, kad tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje.

2. Laikantis abipusiškumo principo, 1 dalyje nurodyti mokesčiai, muitai, rinkliavos ir kt., išskyrus mokesčius, pagrįstus teikiamų paslaugų savikaina, netaikomi ir:
- a) orlaivio atsargoms, kurios buvo importuotos į vienos Susitariančiosios Šalies teritoriją arba joje gautos ir kurių pagrįstas kiekis pakrautas į išskrendantį kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo orlaivį, kuriuo teikiamos tarptautinės oro susisiekimo paslaugos, net jei šios atsargos skirtos naudoti tik tam tikroje skrydžio virš minėtos teritorijos atkarpoje;
  - b) antžeminei įrangai ir atsarginėms dalims (ypač varikliams), importuotoms į vienos Susitariančiosios Šalies teritoriją kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo orlaivio, kuriuo teikiamos tarptautinės oro susisiekimo paslaugos, aptarnavimo, techninės priežiūros ar remonto tikslais;
  - c) kurui, tepalams ir vartoti skirtiems techniniams reikmenims, importuotiems į vienos Susitariančiosios Šalies teritoriją arba joje gautiems ir skirtiems naudoti kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo orlaivyje, kuriuo teikiamos tarptautinės oro susisiekimo paslaugos, net jei šios atsargos naudojamos tik tam tikroje skrydžio virš minėtos teritorijos atkarpoje;
  - d) kaip numatyta susitariančiųjų šalių muitų teisės aktuose, spaudiniams, importuotiems į Susitariančiosios Šalies teritoriją arba joje gautiems ir pakrautiems į išskrendantį kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo orlaivį, kuriuo teikiamos tarptautinės oro susisiekimo paslaugos, net jei šios atsargos naudojamos tik tam tikroje skrydžio virš minėtos teritorijos atkarpoje;
  - e) saugos ir saugumo įrangai, skirtai naudoti oro uostuose arba krovinių terminaluose.

3. Nepaisant priešingų nuostatų, šiuo Susitarimu Susitariančiosioms Šalims nedraudžiama nustatyti mokesčių, muitų, rinkliavų ir kt. jų teritorijoje tiekiamam kurui, skirtiems naudoti oro vežėjo, kuris vykdo skrydžius iš vieno jų teritorijoje esančio punkto į kitą, orlaivyje, jei laikomasi nediskriminavimo principo.
4. Įprastinė skrydžių įranga, taip pat 1 ir 2 dalyse nurodytos medžiagos, atsargos ir atsarginės dalys, kurios paprastai laikomos vienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjo orlaivyje, kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje gali būti iškrautos tik gavus išankstinį pastarosios Susitariančiosios Šalies muitinės patvirtinimą ir gali būti reikalaujama, kad muitinė jas prižiūrėtų ir kontroliuotų tol, kol jos bus reeksportuotos ar kitaip tvarkomos pagal Susitariančiosiose Šalyse galiojančias muitinės taisykles.
5. Šiame straipsnyje nurodytos išimtys taip pat taikomos, kai vienos Susitariančiosios Šalies oro vežėjai su kitu oro vežėju, kuris naudojasi tokiomis pačiomis kitos Susitariančiosios Šalies suteiktomis išimtimis, sudaro sutartį dėl 1 ir 2 dalyse nurodytų gaminių nuomos arba pervežimo kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje.
6. Šiuo Susitarimu Susitariančiosioms Šalims nedraudžiama nustatyti mokesčių, muitų, rinkliavų ar kt. prekėms, parduodamoms ne tam, kad jas orlaivyje vartotų keleiviai, kol teikiamos oro susisiekimo paslaugos iš vieno Susitariančiosios Šalies teritorijoje esančio punkto į kitą punktą, kuriuose leidžiama įlaipinti ar išlaipinti keleivius.
7. Tiesioginiu tranzitu per Susitariančiosios Šalies teritoriją vežamam bagažui ir kroviniams netaikomi mokesčiai, muitai ir kitos panašios rinkliavos, kurios nėra grindžiamos suteiktų paslaugų savikaina.

8. Gali būti pareikalauta 1 ir 2 dalyse nurodytą įrangą ir atsargas pateikti kompetentingų institucijų priežiūrai ar kontrolei.
9. Šio Susitarimo nuostatos neturi poveikio pridėtinės vertės mokesčio, išskyrus šio mokesčio taikymą importui, sistemai.
10. Šis Susitarimas nekeičia atitinkamų galiojančių valstybės narės ir Tuniso pasirašytų konvencijų nuostatų, kuriomis siekiama išvengti dvigubo pajamų ir kapitalo apmokestinimo.

## 10 STRAIPSNIS

### Naudotojo rinkliavos

1. Atsižvelgdamos į šio Susitarimo I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad pagal jų taikytinus įstatymus, kitus teisės aktus ar procedūras būtų užtikrintas bent II priedo A dalyje nustatytų reguliavimo ir oro transporto standartų įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas.
2. Viena susitariančioji šalis užtikrina, kad naudotojo rinkliavos, kurias jos kompetentingos institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams už naudojimąsi oro navigacijos ir skrydžių valdymo paslaugomis, būtų susietos su išlaidomis ir taikomos laikantis nediskriminavimo principo. Bet kuriuo atveju tokios naudotojo rinkliavos kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams nustatomos ne mažiau palankiomis sąlygomis nei tos, kurios palankiausiomis sąlygomis taikomos bet kuriam kitam oro vežėjui.

3. Susitariančioji šalis užtikrina, kad naudotojo rinkliavas, kurias jos kompetentingos institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams už naudojimąsi oro uostų ir aviacijos saugumo infrastruktūra ir paslaugomis, taip pat susijusiais įrenginiais ir paslaugomis, išskyrus rinkliavas už paslaugas, aprašytas 8 straipsnio (Verslo veikla) 5 dalyje, būtų teisingos ir pagrįstos, nebūtų be pagrindo diskriminacinės, būtų taikomos laikantis nacionalinio nediskriminavimo principo ir tinkamai paskirstytos pagal naudotojų kategorijas. Nedarant poveikio 15 straipsnio (Oro eismo valdymas) 1 daliai, nustatant šias rinkliavas gali būti atsižvelgiama į rinkliavas nustatančioms kompetentingoms institucijoms ar įstaigoms susidariusią visą savikainą, susijusią su galimybės naudotis atitinkama oro uosto ir aviacijos saugumo infrastruktūra ir paslaugomis tame oro uoste arba oro uosto sistemoje užtikrinimu, tačiau rinkliavos už šias sąnaudas negali būti didesnės. Šios naudotojo rinkliavos gali būti susijusios ir su pagrįsta turto grąža po nusidėvėjimo. Galimybė naudotis įrenginiais ir paslaugomis, už kuriuos renkamos naudotojo rinkliavos, užtikrinama veiksmingai ir tausiai. Bet kuriuo atveju šios rinkliavos kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams negali būti nustatomos mažiau palankiomis sąlygomis nei tos, kurios palankiausiomis sąlygomis taikomos bet kuriam kitam oro vežėjui tuo metu, kai tokios rinkliavos nustatomos.

4. Kiekviena susitariančioji šalis reikalauja, kad jos rinkliavas nustatančios kompetentingos institucijos arba įstaigos ir paslaugas ir įrangą naudojančios oro vežėjai konsultuotųsi ir keistųsi informacija, kurios gali prireikti siekiant tiksliai įvertinti rinkliavų pagrįstumą pagal 2 ir 3 dalyse nurodytus principus. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad rinkliavas nustatančios kompetentingos institucijos ar įstaigos laiku praneštų naudotojams apie bet kokį siūlymą keisti naudotojo rinkliavas, kad naudotojai galėtų pareikšti savo nuomonę ir pateikti pastabų.

## 11 STRAIPSNIS

### Keleivių ir krovinių vežimo tarifai

1. Susitariančiosios Šalys leidžia oro vežėjams laisvai nustatyti keleivių ir krovinių vežimo tarifus laikantis laisvos ir sąžiningos konkurencijos principų.
2. Viena susitariančioji šalis gali nediskriminuodama reikalauti, kad kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjai jos kompetentingoms institucijoms supaprastinta tvarka ir tik informacijos tikslais praneštų apie tarifus, taikomus skrydžių iš jos teritorijos paslaugoms. Tokios informacijos iš oro vežėjų gali būti prašoma pateikti ne anksčiau kaip pirminio keleivių arba krovinių vežimo pasiūlymo metu.
3. Gali būti rengiamos kompetentingų institucijų diskusijos, per kurias, be kita ko, būtų aptariami tokie klausimai kaip reikalavimai teikti informaciją apie keleivių ir krovinių vežimo tarifus, tokios informacijos teikimo tvarka ir neteisingai, nepagrįstai, diskriminuojant ar subsidijuojant taikomos kainos.

## 12 STRAIPSNIS

### Statistika

1. Viena Susitariančioji Šalis, laikydamasi nediskriminavimo principo, kitai Susitariančiajai Šaliai pateikia turimus statistinius duomenis apie pagal šį Susitarimą teikiamas oro susisiekimo paslaugas, kurių reikalaujama pagal abiejų Susitariančiųjų Šalių įstatymus ir kitus teisės aktus ir kurių gali būti pagrįstai prašoma.



2. Siekdamas palengvinti keitimąsi statistine informacija, skirta pagal šį Susitarimą teikiamų oro susisiekimo paslaugų plėtrai stebėti, Susitariančiosios Šalys bendradarbiauja, visų pirma pagal 21 straipsnį (Jungtinis komitetas) nustatytame Jungtiniame komitete.

## II ANTRAŠTINĖ DALIS

### BENDRADARBIAVIMAS REGULIAVIMO SRITYJE

#### 13 STRAIPSNIS

##### Aviacijos sauga

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad pagal jų taikytinus įstatymus, kitus teisės aktus ar procedūras būtų užtikrintas bent II priedo B dalyje nustatytų reguliavimo ir oro transporto standartų įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas.
2. Šiame Susitarime nurodytam oro susisiekimui vykdyti kompetentingos vienos Susitariančiosios Šalies institucijos pripažįsta galiojančiais kitos Susitariančiosios Šalies išduotus arba patvirtintus tinkamumo skraidyti pažymėjimus, kompetencijos pažymėjimus ir licencijas, jei tokių pažymėjimų arba licencijų išdavimui ar patvirtinimui taikomi reikalavimai atitinka pagal Konvenciją nustatytus būtinuosius standartus ar yra griežtesni. Tačiau vienos šalies kompetentingos institucijos gali atsisakyti skrydžio virš jų teritorijos tikslais pripažinti galiojančiais kompetencijos pažymėjimus ir licencijas, kuriuos jų piliečiams yra išdavusios arba patvirtinusios kitos susitariančiosios šalies institucijos.

3. Viena susitariančioji šalis bet kuriuo metu gali prašyti surengti konsultacijas dėl kitos Susitariančiosios Šalies taikomų saugos standartų.
4. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad vienos Susitariančiosios Šalies kompetentingos institucijos atliktų tos Susitariančiosios Šalies teritorijoje esančiuose oro uostuose, į kuriuos vykdomi tarptautiniai skrydžiai, nusileidusių ir kitoje susitariančiojoje šalyje, kuri, kaip įtariama, nesilaiko pagal Konvenciją nustatytų tarptautinių aviacijos saugos standartų, užregistruotų orlaivių patikrinimą perone ir patikrintų tų orlaivių vidų ir išorę, taip pat orlaivių ir jų įgulos dokumentų galiojimą ir tikrąją orlaivių ir jų įrangos būklę.
5. Susitariančiųjų šalių kompetentingos institucijos gali nedelsdamos imtis visų reikiamų priemonių, jei jos turi pagrįstų priežasčių manyti:
  - a) kad orlaivis, jo sudedamoji dalis arba orlaivio naudojimas neatitinka pagal Konvenciją nustatytų būtinųjų standartų arba II priedo B dalyje nurodytų reguliavimo normų, atsižvelgiant į tai, kas taikoma;
  - b) kad yra rimtų abejonių dėl to, ar orlaivis arba orlaivio naudojimas atitinka pagal Konvenciją nustatytus būtinuosius standartus arba II priedo B dalyje nurodytas reguliavimo normas, atsižvelgiant į tai, kas taikoma;
  - c) kad yra rimtų abejonių dėl to, ar laikomasi pagal Konvenciją nustatytų būtinųjų standartų arba II priedo B dalyje nurodytų reguliavimo normų (arba yra abejonių dėl tinkamo jų taikymo), atsižvelgiant į tai, kas taikoma.

6. Jeigu vienos Susitariančiosios Šalies kompetentingos institucijos pagal 5 dalį imasi priemonių, apie tai jos nedelsdamos praneša kitos Susitariančiosios Šalies kompetentingoms institucijoms ir nurodo tokių priemonių taikymo priežastį.

7. Bet kokie Susitariančiosios Šalies veiksmai pagal 5 dalį nutraukiami, kai imtis tokių veiksmų nebelieka pagrindo.

8. Jei priemonės, kurių imtasi pagal 5 dalį, nebelikus priežasčių jų imtis, ir toliau taikomos, bet kuri Šalis šiuo klausimu gali kreiptis į Jungtinį komitetą.

## 14 STRAIPSNIS

### Aviacijos saugumas

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad pagal jų taikytinus įstatymus, kitus teisės aktus ar procedūras būtų užtikrintas bent II priedo C dalyje nustatytų reguliavimo ir oro transporto standartų įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas.

2. Susitariančioji šalis, visapusiškai atsižvelgdama ir gerbdama kitos Šalies suverenumą, gali sutikti, kad viena susitariančioji šalis galėtų aplankyti vieną ar daugiau kitos Susitariančiosios Šalies oro uostų ir pasidomėti ten taikomomis aviacijos saugumo priemonėmis. Susitariančiosios Šalys nustato reikiamą tvarką, kaip turi būti keičiamasi informacija apie tokių vizitų rezultatus.

3. Susitariančiosios Šalys dar kartą patvirtina tarpusavio įsipareigojimus apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų, ypač įsipareigojimus pagal Konvenciją, 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje pasirašytą Konvenciją dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje pasirašytą Konvenciją dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje pasirašytą Konvenciją dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje pasirašytą Protokolą dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose ir 1991 m. kovo 1 d. Monrealyje pasirašytą Konvenciją dėl plastikinių sprogstamųjų medžiagų žymėjimo aptikimo tikslais, jeigu Susitariančiosios Šalys yra pasirašiusios šias konvencijas, taip pat įsipareigojimus pagal visas kitas susitariančiųjų šalių pasirašytas konvencijas ir protokolus, susijusius su civilinės aviacijos saugumu.

4. Susitariančiosios Šalys, gavusios prašymą, viena kitai teikia būtina pagalbą siekdamas užkirsti kelią civilinio orlaivio užgrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, keliantiems pavojų orlaivio, jo keleivių ir įgulos, oro uostų ir oro navigacijos įrenginių ir paslaugų saugai, taip pat pašalinti bet kokią kitą grėsmę civilinės aviacijos saugumui.

5. Susitariančiosios Šalys, palaikydamos tarpusavio ryšius, laikosi aviacijos saugumo standartų ir, jeigu juos taiko, ICAO nustatytos ir Konvencijos prieduose nurodytos rekomenduojamos tvarkos tokiu mastu, koku Susitariančiosioms Šalims tokios saugumo nuostatos taikomos. Susitariančiosios Šalys reikalauja, kad į jų registrus įtrauktų orlaivių naudotojai, veiklos vykdytojai, kurių pagrindinė verslo vykdymo vieta arba nuolatinė buveinė yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai laikytųsi šių aviacijos saugumo nuostatų.

6. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad jų teritorijose civilinei aviacijai apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų būtų imamasi veiksmingų priemonių, kurios apimtų keleivių, rankinio bagažo ir bagažo skyriuje vežamo bagažo tikrinimą, ne keleivių, įskaitant įgulą, saugumo ir jų asmeninių daiktų patikras, pašto, bagažo saugumo patikras, orlaivių ir oro uostų atsargų saugumo patikras, taip pat patekimo į oro uosto kontroliuojamąją zoną ir riboto patekimo zoną kontrolę, bet tuo neapsiribojant. Tos priemonės pritaikomos atsižvelgiant į padidėjusią grėsmę aviacijos saugumui. Viena susitariančioji šalis sutinka, kad kita susitariančioji šalis gali jos oro vežėjų reikalauti laikytis 5 dalyje nurodytų aviacijos saugumo nuostatų ir kitų su aviacijos saugumu susijusių nuostatų tam, kad šie oro vežėjai galėtų įskristi į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją, iš jos išskristi ar joje būti.

7. Visapusiškai atsižvelgdama ir gerbdama kitos Šalies suverenumą, Susitariančioji Šalis gali priimti įvažiavimui į jos teritoriją taikomas saugumo priemones, taip pat neatidėliotinas priemones, skirtas konkrečiai saugumo grėsmei pašalinti, apie kurias ji nedelsdama turėtų pranešti kitai susitariančiajai šaliai. Susitariančioji šalis taip pat palankiai reaguoja į kitos Susitariančiosios Šalies prašymą kilus konkrečiai grėsmei imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių, o pirmoji susitariančioji šalis atsižvelgia į kitos Šalies jau taikomas saugumo priemones ir į tos Šalies nuomonę. Tačiau kiekviena susitariančioji šalis pripažįsta, kad jokia šio straipsnio nuostata neapriboja Susitariančiosios Šalies teisės uždrausti orlaiviui įskristi į jos teritoriją, jei, jos manymu, toks skrydis ar skrydžiai kelia grėsmę jos saugumui. Susitariančioji šalis iš anksto praneša kitai susitariančiajai šaliai apie visas specialias saugumo priemones, kurių ji ketina imtis ir kurios gali turėti didelį finansinį ar su skrydžiais susijusį poveikį pagal šį Susitarimą teikiamoms oro susisiekimo paslaugoms, nebent ekstremalioje situacijoje tai iš tikrųjų neįmanoma. Kaip numatyta 21 straipsnyje (Jungtinis komitetas), Susitariančiosios Šalys gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, kuriame būtų apsvarstytos tokios saugumo priemonės.

8. Kai užgrobiamas civilinis orlaivis ar grasinama jį užgrobti arba vykdomi kiti neteisėti veiksmai, dėl kurių kyla pavojus orlaivių, jų keleivių ir įgulos, oro uostų ar oro navigacijos įrenginių ar paslaugų saugai, Susitariančiosios Šalys padeda viena kitai ir sudaro geresnes sąlygas informuoti viena kitą ir taikyti kitas reikiamas priemones, kuriomis siekiama greitai ir saugiai nutraukti tokį incidentą ar grasinimą.

9. Susitariančiosios Šalys imasi visų įmanomų priemonių, kad jų teritorijoje ant žemės esantis užgrobtas orlavis arba orlaivis, kuriame vykdomi kiti neteisėti veiksmai, nepakiltų, nebent pakilti būtų būtina siekiant svarbiausio tikslo – išsaugoti žmonių gyvybę. Jei įmanoma, tokių priemonių imamasi pasikonsultavus tarpusavyje.
10. Jeigu viena susitariančioji šalis turi pagrįstų priežasčių manyti, kad kita susitariančioji šalis nesilaiko šiame straipsnyje nustatytų aviacijos saugumo nuostatų, ji gali prašyti nedelsiant surengti konsultacijas su kita susitariančiąja šalimi.
11. Nedarant poveikio 4 straipsniui (Atsisakymas išduoti leidimą, leidimo atšaukimas, galiojimo sustabdymas arba apribojimas), jeigu per penkiolika (15) dienų nuo 10 dalyje nurodyto prašymo pateikimo dienos priimtino Susitarimo nepasiekama, atsiranda pagrindas vienam ar keliems kitos Susitariančiosios Šalies oro vežėjams neišduoti leidimo vykdyti oro susisiekimą, jį atšaukti, apriboti ar nustatyti tam tikras sąlygas.
12. Jeigu tai būtina kilus tiesioginei ir ypatingai grėsmei, susitariančioji šalis gali imtis laikinų priemonių nelaukdama penkiolikos (15) dienų laikotarpio, nurodyto 11 dalyje, pabaigos.
13. Visų priemonių, kurių imtasi pagal 11 dalį, taikymas nutraukiamas, kai kita susitariančioji šalis ima laikytis visų šio straipsnio nuostatų.

## 15 STRAIPSNIS

### Oro eismo valdymas

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad pagal jų taikytinus įstatymus, kitus teisės aktus ar procedūras būtų užtikrintas bent II priedo D dalyje nustatytų reguliavimo ir oro transporto standartų įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas, o srityse, kurioms netaikoma ES reguliavimo sistema, – ir ICAO procedūrų dėl oro navigacijos paslaugų vykdymas, laikantis toliau išdėstytų sąlygų.
2. Šalys įsipareigoja kuo glaudžiau bendradarbiauti oro eismo valdymo srityje, siekdamas, kad Bendro Europos dangaus nuostatos būtų pradėtos taikyti Tunisui ir kad taip būtų sugriežtinti dabartiniai saugos standartai, padidintas bendras oro eismo veiksmingumas Europoje, skraidinama kuo daugiau keleivių ir kuo labiau sutrumpinta vėlavimo trukmė. Todėl Tunisas stebėtojo teisėmis dalyvaus bendro Europos dangaus komiteto veikloje. Už bendradarbiavimo oro eismo valdymo srityje stebėjimą ir gerinimą atsakingas Jungtinis komitetas.
3. Siekdami palengvinti bendro Europos dangaus tikslų įgyvendinimą savo teritorijoje:
  - a) Tunisas imasi būtinų priemonių savo oro navigacijos paslaugoms ir oro eismo valdymo institucinėms ir priežiūros struktūroms pagal bendro Europos dangaus sistemą pritaikyti, visų pirma kiek tai susiję su skrydžių sauga;
  - b) visų pirma, Tunisas įsteigia atitinkamą nacionalinę priežiūros instituciją, kuri būtų tinkama ir bent funkciškai nepriklausoma nuo oro navigacijos paslaugų teikėjų;



- c) Europos Sąjunga kviečia Tunisą dalyvauti įgyvendinant atitinkamas iniciatyvas su bendro Europos dangaus koncepcija susijusiose oro navigacijos paslaugų, oro erdvės ir sąveikos srityse, visų pirma:
- i) bendradarbiaudama su Tunisu ar jį prijungdama prie funkcinio oro erdvės bloko;
  - ii) įtraukdama Tunisą į bendro Europos dangaus tinklą, visų pirma keičiantis duomenimis apie eismo srautus;
  - iii) derindama su SESAR diegimo planais;
  - iv) stiprindama sąveikumą;
- d) Susitariančiosios Šalys bendradarbiauja Europos Sąjungos veiklos rezultatų gerinimo sistemos srityje, siekdamos optimizuoti bendrą skrydžių efektyvumą, mažinti sąnaudas ir gerinti esamų sistemų saugą ir pajėgumą. Bendradarbiavimas apima veiklos rezultatų rodiklių stebėjimo ir oro erdvės projektavimo bei valdymo priemones.

## 16 STRAIPSNIS

### Aplinkos apsauga

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad pagal jų atitinkamus įstatymus, taisykles ar procedūras būtų užtikrintas bent II priedo E dalyje nustatytų reguliavimo ir oro transporto standartų įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas.
2. Susitariančiosios Šalys pritaria, kad būtina saugoti aplinką skatinant tvarią aviacijos plėtrą. Susitariančiosios Šalys ketina bendradarbiauti, kad nustatytų su aviacijos poveikiu aplinkai susijusius iššūkius.
3. Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad svarbu pagal šio Susitarimo tikslus dirbti kartu siekiant iširti ir kuo labiau sumažinti aviacijos poveikį aplinkai.
4. Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad yra svarbu kovoti su klimato kaita, todėl svarbu nacionaliniu ir tarptautiniu lygmenimis kovoti su lėktuvų išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis (ŠESD). Susitariančiosios Šalys susitaria glaudžiau bendradarbiauti šiais klausimais, be kita ko, vykdydamos atitinkamus daugiašalius Susitarimus, ypač dėl pasaulinių rinka paremtų priemonių, dėl kurių sutarta ICAO 39-ojoje asamblėjoje, taip pat susitaria Paryžiaus Susitarimo dėl klimato kaitos 6 straipsnio 4 dalyje nustatytą darnaus vystymosi mechanizmą taikyti pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją dėl pasaulinių rinkos priemonių, skirtų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui aviacijos sektoriuje mažinti, ir dėl kitų 6 straipsnyje numatytų aspektų, susijusių su tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų kiekiu.

5. Susitariančiosios Šalys įsipareigoja keistis informacija ir palaikyti nuolatinį ekspertų dialogą, siekdamas stiprinti bendradarbiavimą turint tikslą apriboti aviacijos poveikį aplinkai, įskaitant:

- a) ekologiškų aviacijos technologijų tyrimus ir plėtrą;
- b) oro eismo valdymo naujovių taikymą siekiant sumažinti aviacijos poveikį aplinkai;
- c) naujo tvaraus aviacijos kuro mokslinius tyrimus ir plėtrą;
- d) keitimąsi nuomonėmis dėl aviacijos poveikio aplinkai ir dėl aviacijos išmetamų teršalų, kurie daro poveikį klimatui, kiekio mažinimo;
- e) triukšmo mažinimą ir stebėseną, siekiant sumažinti aviacijos poveikį aplinkai.

6. Be to, laikydamosi savo daugiašaliais Susitarimais nustatytų su aplinkosauga susijusių teisių ir pareigų, Susitariančiosios Šalys glaudžiau bendradarbiauja, įskaitant finansų ir technologijų srityse, taikydamos priemones, kuriomis siekiama mažinti tarptautinės aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

7. Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad būtina imtis tinkamų priemonių, kad būtų išvengtas ar pašalintas aviacijos poveikis aplinkai, jeigu tokios priemonės visiškai atitinka jų teises ir pareigas pagal tarptautinę teisę.

## 17 STRAIPSNIS

### Oro vežėjo atsakomybė

Susitariančiosios Šalys patvirtina savo įsipareigojimus pagal savo ratifikuotas tarptautines konvencijas.

## 18 STRAIPSNIS

### Vartotojų apsauga

Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad pagal jų taikytinus įstatymus, kitus teisės aktus ar procedūras būtų užtikrintas bent II priedo F dalyje nustatytų reguliavimo ir oro transporto standartų įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas.

## 19 STRAIPSNIS

### Socialiniai aspektai

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad pagal jų taikytinus įstatymus, kitus teisės aktus ar procedūras būtų užtikrintas bent II priedo G dalyje nustatytų reguliavimo ir oro transporto standartų įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas.

2. Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad svarbu išnagrinėti šio Susitarimo poveikį darbo jėgai, užimtumui ir darbo sąlygoms. Susitariančiosios Šalys įsipareigoja bendradarbiauti sprendžiant užimtumo klausimus, kuriems taikomas šis Susitarimas, visų pirma klausimus, susijusius su įtaka užimtumui, pagrindinėms teisėms darbe, darbo sąlygoms, socialine apsauga ir socialiniam dialogui.
3. Susitariančiosios Šalys pasitelkdamos savo įstatymus, kitus teisės aktus ir praktiką civilinės aviacijos sektoriuje skatina užtikrinti aukštą socialinės apsaugos ir užimtumo lygį.
4. Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad derinant atvirų ir konkurencingų rinkų teikiamą didelę ekonominę naudą ir aukštus darbuotojų darbo standartus galima gauti didelės naudos. Įgyvendindamos šio Susitarimo nuostatas Susitariančiosios Šalys prisideda prie aukštų darbo standartų, nepriklausomai nuo oro vežėjų nuosavybės formos ar jų statuso, ir užtikrina, kad nebūtų pažeistos jų atitinkamuose įstatymuose nustatytos teisės ir principai.
5. Susitariančiosios Šalys įsipareigoja savo teisės aktuose ir praktikoje skatinti ir veiksmingai įgyvendinti tarptautiniu mastu pripažintus pagrindinius darbo standartus, nustatytus Tuniso ir ES valstybių narių ratifikuotose pagrindinėse Tarptautinės darbo organizacijos konvencijose.
6. Susitariančiosios Šalys įsipareigoja remti kitus socialinės ir darbo srities tarptautiniu mastu pripažintus standartus ir Susitarimus, susijusius su civilinės aviacijos sektoriumi, ir jų veiksmingą įgyvendinimą ir vykdymą pagal savo nacionalinius teisės aktus.

7. Bet kuri susitariančioji šalis gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, per kurį būtų sprendžiami prašančiai šaliai svarbūs darbo klausimai.

### III ANTRAŠTINĖ DALIS

#### INSTITUCINĖS IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

#### 20 STRAIPSNIS

##### Aiškinimas ir vykdymas

1. Susitariančiosios Šalys imasi visų tinkamų bendrų ar specialių priemonių, kad būtų vykdomi pagal šį Susitarimą nustatyti įpareigojimai, ir nesiima jokių priemonių, kurios gali trukdyti siekti šio Susitarimo tikslų.
2. Kiekviena susitariančioji šalis yra atsakinga už tinkamą šio Susitarimo įgyvendinimą savo teritorijoje.
3. Susitariančioji šalis kitai susitariančiajai šaliai pagal taikytinus atitinkamos Susitariančiosios Šalies įstatymus ir kitus teisės aktus teikia visą reikiamą informaciją ir pagalbą, jei kita susitariančioji šalis pagal šiame Susitarime numatytą savo kompetenciją tiria galimą pažeidimą.

4. Kai susitariančioji šalis pagal šiuo Susitarimu jai suteiktus įgaliojimus sprendžia klausimus, kurie yra svarbūs kitai susitariančiajai šaliai ir susiję su pastarosios institucijomis arba įmonėmis, kitos Susitariančiosios Šalies kompetentingoms institucijoms suteikiama visa informacija ir galimybė pateikti pastabų prieš priimant galutinį sprendimą.

## 21 STRAIPSNIS

### Jungtinis komitetas

1. Įsteigiamas iš susitariančiųjų šalių atstovų sudarytas komitetas (toliau – Jungtinis komitetas), atsakingas už šio Susitarimo administravimą ir užtikrinantis tinkamą jo įgyvendinimą. Šiuo tikslu Jungtinis komitetas teikia rekomendacijas ir priima sprendimus šiame Susitarime numatytais atvejais.
2. Jungtinis komitetas veikia ir priima sprendimus bendru sutarimu. Jungtinio komiteto sprendimas yra privalomas Susitariančiosioms Šalims.
3. Jungtinis komitetas priima sprendimą, kuriuo nustato savo darbo tvarkos taisykles.
4. Jungtinio komiteto posėdžiai rengiami, kai reikalinga, bet mažiausiai kartą per metus. Kiekviena susitariančioji šalis gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį.

5. Susitariančioji šalis gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, siekdama išspręsti bet kurią su šio Susitarimo aiškinimu ar taikymu susijusį klausimą. Toks posėdis surengiamas kuo greičiau, bet ne vėliau kaip per du (2) mėnesius nuo prašymo gavimo dienos, nebent Susitariančiosios Šalys susitartų kitaip.
6. Siekdamas tinkamai įgyvendinti šį Susitarimą, Susitariančiosios Šalys keičiasi informacija ir bet kurios Susitariančiosios Šalies prašymu konsultuojasi Jungtiniame komitete.
7. Jungtinis komitetas sprendimu turi patvirtinti I priedo 1 punkte aprašytą Europos Sąjungos atliekamą vertinimą, kaip Tunisas įgyvendina ir taiko reguliavimo reikalavimus ir standartus, nustatytus ES teisės aktuose.
8. Jungtinis komitetas nagrinėja klausimus, susijusius su investicijomis į susitariančiųjų šalių oro vežėjus ir su susitariančiųjų šalių oro vežėjų veiksmingos kontrolės pokyčiais.
9. Be to, Jungtinis komitetas plėtoja bendradarbiavimą imdamasis tokių priemonių (negalutinis sąrašas):
  - a) peržiūri rinkos sąlygas, kurios turi poveikį pagal šį Susitarimą teikiamoms oro susisiekimo paslaugoms;



- b) siekiant užtikrinti veiksmingą sprendimą, atsako į klausimus, susijusius su 8 straipsnyje (Verslo veikla) numatytų verslo ir verslo galimybių klausimais, kurie, *inter alia*, gali trukdyti patekti į rinką ir užtikrinti sklandų oro susisiekimo paslaugų teikimą pagal šį Susitarimą, siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir reguliavimo derinimą ir mažinant oro susisiekimo paslaugų teikimui taikomus reguliavimo apribojimus;
- c) keičiasi informacija, įskaitant informaciją apie susitariančiųjų šalių atitinkamų įstatymų, kitų teisės aktų ir politikos pakeitimus, galinčius turėti įtakos oro susisiekimo paslaugoms;
- d) svarsto, kokiose kitose srityse galima plėtoti šį Susitarimą, taip pat teikia rekomendacijas dėl šio Susitarimo pakeitimų ar teikia rekomendacijas dėl kitų šalių įtraukimo į šį Susitarimą sąlygų ir tvarkos;
- e) nagrinėja bendrus klausimus, susijusius su investicijomis, nuosavybe ir kontrole;
- f) plėtoja bendradarbiavimą reguliavimo srityje ir prisiima abipusį įsipareigojimą siekti abipusio taisyklių ir priemonių pripažinimo ir suvienodinimo;
- g) skatina konsultuotis tam tikrais atvejais oro susisiekimo klausimais, kurie yra sprendžiami tarptautinėse organizacijose, santykiuose su trečiosiomis šalimis ir daugiašaliuose Susitarimuose, be kita ko, siekiant apsvarstyti galimybę laikytis bendro požiūrio;

h) siekdamas stebėti pagal šį Susitarimą teikiamų oro susisiekimo paslaugų vystymą, palengvina keitimąsi statistine informacija;

i) svarsto šio Susitarimo įgyvendinimo socialinį poveikį ir ieško atitinkamų būdų spręsti pagrįstus susirūpinimą keliančius klausimus.

10. Jeigu Jungtinis komitetas per šešis (6) mėnesius nuo klausimo pateikimo dienos nepriima sprendimo, Susitariančiosios Šalys gali imtis atitinkamų laikinų apsaugos priemonių pagal 23 straipsnį (Apsaugos priemonės).

11. Šiuo Susitarimu Šalių kompetentingoms institucijoms netrukdoma bendradarbiauti ir dalyvauti diskusijose, kurios vyksta ne Jungtiniame komitete, tokiose srityse kaip saugumas, sauga, aplinkosauga, oro eismo valdymas, aviacijos infrastruktūra, konkurencija ir vartotojų apsauga. Susitariančiosios Šalys informuoja Jungtinį komitetą apie tokio bendradarbiavimo ir diskusijų rezultatus, kurie gali turėti poveikį šio Susitarimo įgyvendinimui.

## 22 STRAIPSNIS

### Ginčų sprendimas ir arbitražas

1. Bet koks su taikymu arba aiškinimu susijęs ginčas, išskyrus pagal 7 straipsnį (Sąžininga konkurencija) reguliuojamus klausimus, kuris neišsprendžiamas Jungtinio komiteto posėdyje, gali būti perduotas spręsti Šalių sutarimu pasirinktam asmeniui arba įstaigai. Jeigu Susitariančiosios Šalys nesusitaria, bet kurios Susitariančiosios Šalies prašymu ginčas perduodamas arbitražui šiame straipsnyje nustatyta tvarka.
2. Prašymas dėl arbitražo pateikiamas raštu kitai susitariančiajai šaliai. Skundą pateikusi susitariančioji šalis savo prašyme nurodo atitinkamą priemonę ir tokiu būdu aiškiai nurodo priežastis, kodėl ta priemonė neatitinka šio Susitarimo.
3. Jei Susitariančiosios Šalys nenusprendžia kitaip, arbitražą vykdo trijų arbitrų arbitražo teismas, sudaromas taip:
  - a) per dvidešimt (20) dienų nuo prašymo dėl arbitražo gavimo dienos kiekviena susitariančioji šalis paskiria po vieną arbitrą. Per trisdešimt (30) dienų nuo šių dviejų arbitrų paskyrimo šie bendru Susitarimu paskiria trečiąjį arbitrą, kuris eina arbitražo teismo pirmininko pareigas;

- b) jei viena iš susitariančiųjų šalių nepaskiria arbitro arba jei trečiasis arbitras paskiriamas ne pagal a punktą, bet kuri susitariančioji šalis gali paprašyti ICAO tarybos pirmininko per trisdešimt (30) dienų nuo tokio prašymo gavimo dienos paskirti arbitrą arba arbitrus. Jei ICAO tarybos pirmininkas yra Tuniso arba valstybės narės pilietis, arbitrą ar arbitrus paskiria tos tarybos vyriausiasis pirmininko pavaduotojas, kuris dėl to nepatenka į interesų konfliktą.
4. Arbitražo teismo sudarymo diena yra diena, kai paskutinis iš trijų arbitrų sutinka su paskyrimu.
5. Jei viena iš susitariančiųjų šalių to reikalauja, arbitražo teismas savo sprendimą, ar atvejis vertintinas kaip skubus, priima per dešimt (10) dienų nuo jo sudarymo dienos.
6. Susitariančiosios Šalies prašymu arbitražo teismas gali nurodyti kitai susitariančiajai šaliai įgyvendinti laikinas taisomąsias priemones, kol arbitražo teismas priims galutinį sprendimą.
7. Ne vėliau kaip per devyniasdešimt (90) dienų nuo sudarymo dienos arbitražo teismas Susitariančiosioms Šalims pateikia tarpinę ataskaitą, kurioje išdėstomi nustatyti faktai, atitinkamų nuostatų taikomumas ir svarbiausios teikiamų išvadų bei rekomendacijų priežastys. Jei, arbitražo teismo manymu, jis negali laikytis šio termino, arbitražo teismo pirmininkas raštu praneša apie tai Susitariančiosioms Šalims ir nurodo vėlavimo priežastis ir dieną, kurią arbitražo teismas ketina pateikti minėtą ataskaitą. Tarpinė ataskaita jokia būdu negali būti pateikta per daugiau kaip šimtą dvidešimt (120) dienų nuo arbitražo teismo sudarymo dienos.

8. Susitariančioji Šalis per keturiolika (14) dienų nuo tarpinės ataskaitos gavimo dienos gali pateikti arbitražo teismui rašytinį prašymą peržiūrėti tam tikrus tarpinės ataskaitos aspektus.
9. Skubos atveju arbitražo teismas deda visas pastangas, kad jo tarpinė ataskaita būtų pateikta per keturiasdešimt penkias (45) dienas, tačiau bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per šešiasdešimt (60) dienų nuo jo sudarymo dienos. susitariančioji šalis gali raštu prašyti arbitražo teismo per septynias (7) dienas nuo pranešimo apie tą ataskaitą peržiūrėti konkrečius tarpinės ataskaitos aspektus.
10. Išnaginėjusi rašytines susitariančiųjų šalių pastabas dėl tarpinės ataskaitos arbitražo teismas gali pataisyti ataskaitą ir nagrinėti klausimą toliau, jei mano, kad to reikia. Galutinio arbitražo teismo sprendimo išvadose išsamiai aptariami tarpinės peržiūros etapu pateikti argumentai ir aiškiai atsakoma į susitariančiųjų šalių pateiktus klausimus ir pastabas.
11. Arbitražo teismas Susitariančiosioms Šalims apie savo galutinį sprendimą praneša per šimtą dvidešimt (120) dienų nuo jo sudarymo dienos. Jei, arbitražo teismo manymu, jis negali laikytis šio termino, arbitražo teismo pirmininkas raštu praneša apie tai Susitariančiosioms Šalims ir nurodo vėlavimo priežastis ir dieną, kurią arbitražo teismas ketina pateikti galutinį sprendimą. Galutinis sprendimas jokių būdu negali būti pateiktas per daugiau kaip šimtą penkiasdešimt (150) dienų nuo arbitražo teismo sudarymo dienos.

12. Skubos atveju arbitražo teismas savo galutinį sprendimą stengiasi priimti per šešiasdešimt (60) dienų nuo jo sudarymo dienos. Jei, arbitražo teismo manymu, jis negali laikytis šio termino, teismo pirmininkas raštu praneša apie tai Susitariančiosioms Šalims ir nurodo vėlavimo priežastis ir dieną, kurią arbitražo teismas ketina pateikti galutinį sprendimą. Galutinis sprendimas jokių būdu negali būti priimtas per daugiau kaip septyniasdešimt penkis (75) dienas nuo arbitražo teismo sudarymo dienos.

13. Susitariančiosios Šalys gali pateikti prašymus paaiškinti galutinį sprendimą per dešimt (10) dienų nuo pranešimo apie galutinį sprendimą dienos; bet koks paaiškinimas pateikiamas per penkiolika (15) dienų nuo prašymo gavimo dienos.

14. Jei arbitražo teismas mano, kad šis Susitarimas buvo pažeistas, o atsakinga susitariančioji šalis nesilaiko teismo galutinio sprendimo, arba nepasiekia abiem pusėms priimtino sprendimo per keturiasdešimt (40) dienų nuo pranešimo apie galutinį teismo sprendimą dienos, kita susitariančioji šalis gali sustabdyti panašių lengvatų, kylančių iš šio Susitarimo, taikymą arba gali iš dalies ar prireikus visiškai sustabdyti šio Susitarimo įgyvendinimą tol, kol atsakinga susitariančioji šalis ims laikytis teismo galutinio sprendimo arba kol Susitariančiosios Šalys pasieks Susitarimą dėl abiem pusėms priimtino sprendimo.

## 23 STRAIPSNIS

### Apsaugos priemonės

1. Jeigu, kurios nors Susitariančiosios Šalies nuomone, kita susitariančioji šalis neįvykdė įsipareigojimo pagal šį Susitarimą, ji gali imtis atitinkamų priemonių. Apsaugos priemonės taikomos tik tokiu mastu ir tiek laiko, kiek būtina padėčiai ištaisyti arba užtikrinti, kad nesutriktų šio Susitarimo taikymas. Pirmenybė teikiama toms priemonėms, dėl kurių mažiausiai sutrikdomas šio Susitarimo taikymas.
2. Apsaugos priemonių ketinanti imtis susitariančioji šalis apie tai Jungtiniame komitete praneša kitai susitariančiajai šaliai ir pateikia visą susijusią informaciją.
3. Siekdamas surasti abiem pusėms priimtina sprendimą, Susitariančiosios Šalys nedelsdamos pradeda konsultacijas Jungtiniame komitete.
4. Nedarant poveikio 3 straipsnio (Leidimas vykdyti oro susisiekimą) 1 dalies c punktui, 4 straipsnio (Atsisakymas išduoti leidimą, leidimo atšaukimas, galiojimo sustabdymas arba apribojimas) 1 dalies d punktui, suinteresuotoji susitariančioji šalis apsaugos priemonių imasi tik praėjus mėnesiui nuo šio straipsnio 2 dalyje nurodyto pranešimo dienos, nebent šio straipsnio 3 dalyje nurodyta konsultacijų procedūra būtų baigta iki nustatyto laikotarpio pabaigos.

5. Suinteresuota susitariančioji šalis nedelsdama praneša Jungtiniam komitetui apie priemones, kurių ėmėsi, ir pateikia visą susijusią informaciją.

6. Visų priemonių, kurių imtasi pagal šio straipsnio nuostatas, taikymas sustabdomas, kai pažeidimą padariusi susitariančioji šalis ima laikytis šio Susitarimo nuostatų.

## 24 STRAIPSNIS

### Ryšys su kitais Susitarimais

1. Šis Susitarimas yra viršesnis už susitariančiųjų šalių galiojančių Susitarimų ir Susitarimų, kurie galioja pasirašant šį Susitarimą, atitinkamas nuostatas, išskyrus 2 dalyje numatytus atvejus.

2. Su sąlyga, kad Europos Sąjungos oro vežėjai nediskriminuojami dėl jų nacionalinės priklausomybės:

a) gali būti toliau naudojamosi esamomis skrydžių teisėmis ir palankesnėmis nuostatomis, taikomomis nuosavybei, skrydžių teisėms, pajėgumui, dažnumui, orlaivio tipui ar keitimui, bendro kodo skrydžiams ir susitariančiųjų šalių Susitarimams taikomoms kainodaros priemonėms, kurios galioja pasirašant šį Susitarimą ir kurioms šis Susitarimas netaikomas arba kurios susijusiems oro vežėjams yra palankesnės ar lankstesnės, nei taikomos pagal šį Susitarimą;



- b) ginčas tarp susitariančiųjų šalių dėl to, ar susitariančiųjų šalių Susitarimų nuostatos yra palankesnės ar lankstesnės, sprendžiamas taikant ginčų sprendimo mechanizmą, numatytą 22 straipsnyje (Ginčų sprendimas ir arbitražas). Ginčai dėl ryšio tarp prieštaringų nuostatų taip pat sprendžiami taikant 22 straipsnyje numatytą ginčų sprendimo mechanizmą.
3. Jeigu Susitariančiosios Šalys pasirašo bet kurį daugiašalį Susitarimą arba patvirtina ICAO ar kitos tarptautinės organizacijos priimtą sprendimą dėl klausimų, kuriems taikomas šis Susitarimas, jos konsultuojasi Jungtiniame komitete, kaip numatyta 21 straipsnyje (Jungtinis komitetas), siekdamas nustatyti, ar šį Susitarimą reikėtų persvarstyti, kad į tokius pokyčius būtų atsižvelgta.

## 25 STRAIPSNIS

### Regioninis dialogas

Siekdamos užtikrinti šio Susitarimo atitiktį Barselonos procesui, Susitariančiosios Šalys įsipareigoja nuolat palaikyti dialogą ir siekia galutinio tikslo – bendros Europos ir Viduržemio jūros regiono valstybių aviacijos erdvės. Todėl pagal 21 straipsnio (Jungtinis komitetas) 9 dalį Jungtiniame komitete aptariama galimybė abipusiu sutarimu priimti pakeitimus, kuriais būtų atsižvelgta į kitus Europos ir Viduržemio jūros regiono valstybių aviacijos Susitarimus.

## 26 STRAIPSNIS

### Pakeitimai

1. Jeigu susitariančioji šalis nori iš dalies pakeisti šį Susitarimą, ji apie tai praneša Jungtiniam komitetui.
2. Dėl bet kokio šio Susitarimo pakeitimo Šalys gali susitarti po konsultacijų pagal 21 straipsnį (Jungtinis komitetas). Pakeitimai įsigalioja laikantis 30 straipsnio (Įsigaliojimas).
3. Remdamasis Susitariančiosios Šalies pateiktu pasiūlymu ir vadovaudamasis šiuo straipsniu, Jungtinis komitetas gali bendru sutarimu nuspręsti pakeisti šio Susitarimo priedus.
4. Šiuo Susitarimu nedaromas poveikis kiekvienos susitariančiosios šalies teisei, laikantis nediskriminavimo principo ir šio Susitarimo nuostatų, vienašališkai priimti naujus arba iš dalies keisti galiojančius oro susisiekimo ar II priede nurodytos susijusios srities teisės aktus.
5. Jeigu susitariančioji šalis svarsto galimybę priimti naujus oro susisiekimo ar II priede minimos susijusios srities teisės aktus arba tokių galiojančių teisės aktų pakeitimus, ji apie tai praneša kitai susitariančiajai šaliai, jei tai tinkama ir įmanoma. Bet kurios iš susitariančiųjų šalių prašymu Jungtiniame komitete gali vykti pasikeitimas požiūriais.

6. Kai susitariančioji šalis priima naujus oro susisiekimo ar II priede minimos susijusios srities teisės aktus arba tokių teisės aktų pakeitimus, galinčius daryti poveikį tinkamam šio Susitarimo taikymui, ji apie tai praneša kitai susitariančiajai šaliai ne vėliau kaip per trisdešimt (30) dienų nuo tokių teisės aktų ar jų pakeitimų priėmimo. Bet kurios Susitariančiosios Šalies prašymu Jungtinis komitetas per šešiasdešimt (60) dienų surengia pasikeitimą nuomonėmis dėl tokių naujų teisės aktų ar jų pakeitimų poveikio šio Susitarimo tinkamam veikimui.

7. Po šio straipsnio 6 dalyje nurodyto pasikeitimo nuomonėmis Jungtinis komitetas:

- a) priima sprendimą persvarstyti II priedą, kad, jei reikia, laikantis abipusiškumo principo, į jį būtų įtrauktas aptariamas naujas teisės aktas ar teisės akto pakeitimai;
- b) priima sprendimą, kuriuo nustatoma, kad naujasis teisės aktas ar teisės akto pakeitimas yra suderinamas su šiuo Susitarimu, arba
- c) siekdamas užtikrinti tinkamą šio Susitarimo įgyvendinimą, rekomenduoja per pagrįstą laikotarpį priimti kitas priemones.

## 27 STRAIPSNIS

### Nutraukimas

Šalys bet kuriuo metu, naudodamosi diplomatiniais kanalais, gali raštu pranešti kitai Šaliai apie savo sprendimą nutraukti šį Susitarimą. Toks pranešimas tuo pat metu išsiunčiamas ICAO ir Jungtinių Tautų sekretariatui. Šis Susitarimas nustoja galioti vidurnaktį Grinvičo laiku Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) skrydžių sezono pabaigoje, praėjus metams nuo dienos, kurią pateiktas raštiškas pranešimas apie Susitarimo nutraukimą, nebent bendru susitariančiųjų šalių Susitarimu toks pranešimas būtų atsiimtas iki šio laikotarpio pabaigos.

## 28 STRAIPSNIS

### Susitarimo registravimas

Šiam Susitarimui įsigaliojus, Susitarimas ir visi jo pakeitimai registruojami Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje pagal konvencijos 83 straipsnį ir Jungtinių Tautų sekretariate pagal Jungtinių Tautų chartijos 102 straipsnį.

## 29 STRAIPSNIS

### Naujų Europos Sąjungos valstybių narių prisijungimas

1. Prie šio Susitarimo gali prisijungti valstybės, tapusios Europos Sąjungos valstybėmis narėmis po Susitarimo pasirašymo dienos.

2. Europos Sąjungos valstybė narė prie šio Susitarimo prisijungia deponavusi stojimo aktą Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriatui, o jis šalims ir Europos Komisijai praneša apie prisijungimo akto deponavimą ir datą. Prisijungimas įsigalioja praėjus trisdešimt dienų nuo stojimo akto deponavimo.

3. Šio Susitarimo 24 straipsnio 1 ir 2 dalys *mutatis mutandis* taikomos Susitarimams, galiojantiems Europos Sąjungos valstybės narės prisijungimo prie Susitarimo metu.

### 30 STRAIPSNIS

#### Įsigaliojimas

Šis Susitarimas įsigalioja pirmą antro mėnesio dieną, kai pateikiama paskutinė iš diplomatinių notų, kuriomis pasikeisdamos Susitariančiosios Šalys patvirtina, kad atliktos visos šio Susitarimo įsigaliojimui būtinos procedūros. Tuo tikslu Tunisas Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriatui įteikia diplomatinę notą, skirtą Europos Sąjungai ir jos valstybėms narėms, o Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretoriatas Tunisui įteikia Europos Sąjungos ir jos valstybių narių diplomatinę notą. Europos Sąjungos ir jos valstybių narių diplomatinėje notoje pateikiamas kiekvienos valstybės narės pranešimas, kuriame patvirtinama, kad užbaigtos šio Susitarimo įsigaliojimui būtinos procedūros.

Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretoriatas yra šio Susitarimo deponitaras.

## 31 STRAIPSNIS

### Autentiški tekstai

Šis Susitarimas sudaromas dviem egzemplioriais airių, anglų, bulgarų, čekų, danų, estų, graikų, ispanų, italų, kroatų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, nyderlandų, portugalų, prancūzų, rumunų, slovakų, slovėnų, suomių, švedų, vengrų, vokiečių ir arabų kalbomis, visi tekstai yra vienodai autentiški.

Tai patvirtindami, šį Susitarimą pasirašė toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys.

Priimta ... .. m. ... .. d.

Belgijos Karalystės vardu

Bulgarijos Respublikos vardu

Čekijos vardu

Danijos Karalystės vardu

Vokietijos Federacinės Respublikos vardu

Estijos Respublikos vardu

Airijos vardu

Graikijos Respublikos vardu

Ispanijos Karalystės vardu

Prancūzijos Respublikos vardu

Kroatijos Respublikos vardu

Italijos Respublikos vardu

Kipro Respublikos vardu

Latvijos Respublikos vardu

Lietuvos Respublikos vardu

Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės vardu

Vengrijos vardu

Maltos Respublikos vardu

Nyderlandų Karalystės vardu

Austrijos Respublikos vardu

Lenkijos Respublikos vardu

Portugalijos Respublikos vardu

Rumunijos vardu

Slovėnijos Respublikos vardu

Slovakijos Respublikos vardu

Suomijos Respublikos vardu

Švedijos Karalystės vardu

Europos Sąjungos vardu

Tuniso Respublikos vardu



PEREINAMOJO LAIKOTARPIO NUOSTATOS

1. Už Europos Sąjungos teisės aktuose nustatytų su oro susisiekimu susijusių norminių reikalavimų ir standartų, nurodytų II priede, įgyvendinimo ir taikymo Tunise vertinimą yra atsakinga Europos Sąjunga, o pats vertinimas tvirtinamas Jungtinio komiteto sprendimu. Toks vertinimas atliekamas ne vėliau kaip per dvejus (2) metus nuo šio Susitarimo įsigaliojimo.
2. Europos Sąjungos teisės aktuose nustatytų su oro transportu susijusių norminių reikalavimų ir standartų, nurodytų II priede, įgyvendinimo ir taikymo Tunise laipsniškas derinimas gali būti reguliariai tikrinamas. Vertinimą atlieka Europos Komisija, bendradarbiaudama su Tunicu.
3. Už Europos Sąjungos teisės aktuose nustatytų su aviacijos saugumu susijusių norminių reikalavimų ir standartų įgyvendinimo ir taikymo Tunise vertinimą yra atsakinga Europos Sąjunga, o pats vertinimas tvirtinamas Jungtinio komiteto sprendimu. Toks vertinimas atliekamas ne vėliau kaip per trejus (3) metus nuo šio Susitarimo įsigaliojimo.
4. Nuostatos, numatytos 7 straipsnio (Sąžininga konkurencija) 6 dalyje (Subsidijos ir valstybės pagalba), taikomos trejus (3) metus nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos.

PEREINAMOJO LAIKOTARPIO NUOSTATOS,  
SUSIJUSIOS SU TUNISO KARTAGINOS TARPTAUTINIU ORO UOSTU

Nepaisant šio Susitarimo 2 straipsnio 3 dalies c punkto, tarptautinis Tuniso Kartaginos oro uostas penkerius metus nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos tik keleivių ar mišriojo vežimo paslaugoms taiko toliau nurodytas pereinamojo laikotarpio nuostatas:

1. jei Tunisas ir ES valstybė narė yra sudarę galiojančią dvišalį Susitarimą, oro vežėjų paskyrimas vykdomas ir teisės naudotis trečiąja ir ketvirtąja laisve vykdyti skrydžius į Tuniso Kartaginos tarptautinį oro uostą ir iš jo suteikiamos pagal minėtus dvišalius Susitarimus, neatsižvelgiant į vykdomų skrydžių skaičių:
  - Tuniso oro vežėjams, turintiems galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti;
  - Europos Sąjungos oro vežėjams, turintiems galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą Europos Sąjungos valstybės narės, iš kurios yra išskrendama arba į kurią skrendama.
2. Vienintelio oro vežėjo paskyrimo schemas, numatytos dvišaliuose Tuniso ir valstybių narių Susitarimuose, tampa dviejų oro vežėjų paskyrimo schemomis.

3. Jei galiojančiuose dvišaliuose susitarimuose numatyta Bermudo tipo sąlygų, taikoma 1 dalis, o tais atvejais, kai susitarimo pasirašymo dieną vykdoma mažiau nei dešimt (10) skrydžių, nustatomas dešimt (10) skrydžių per savaitę skaičius, nebent Susitariančiosios Šalys nuspręstų dėl didesnio skaičiaus pagal savo dvišalius Susitarimus.
4. Jei su valstybėmis narėmis Tunisas nėra sudaręs dvišalio oro susisiekimo paslaugų Susitarimo arba jei galiojančiame dvišaliame oro susisiekimo paslaugų Susitarime numatyta mažiau nei dešimt (10) skrydžių per savaitę į tarptautinį Tuniso Kartaginos oro uostą ir iš jo, nustatomas dešimt (10) skrydžių per savaitę į šį oro uostą ir iš jo skaičius taikant dviejų oro vežėjų paskyrimo schemą Tuniso oro vežėjams, turintiems galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, ir Europos Sąjungos oro vežėjams, turintiems Europos Sąjungos valstybės narės, iš kurios yra išskrendama arba į kurią skrendama, išduotą galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti.
5. Po metų nuo šio Susitarimo pasirašymo šio priedo 1, 3 ir 4 dalyse nurodytiems skrydžiams bus taikomas 10 proc. metinis padidinimas.
6. Susitariančiosios Šalys kuo greičiau apsvarsto Jungtiniame komitete visus su šio priedo aiškinimu ir įgyvendinimu susijusius klausimus.

(Reguliariai atnaujinamas)

**CIVILINEI AVIACIJAI TAIKOMŲ TAISYKLIŲ SĄRAŠAS**

Tunisas užtikrina, kad, kaip nurodyta, atitinkamose toliau nurodytų teisės aktų nuostatose nustatyti reguliavimo reikalavimai ir standartai būtų įgyvendinami ir taikomi pagal šį Susitarimą taikomuose Tunise galiojančiuose įstatymuose, kituose teisės aktuose arba procedūrose. Tunisas užtikrina, kad visi su kiekvienu iš šių teisės aktų susiję galimi patikslinimai prireikus būtų įtraukti į Tunise galiojančius įstatymus, kitus teisės aktus arba procedūras.

**A. AVIACIJOS LIBERALIZAVIMAS IR KITOS CIVILINĖS AVIACIJOS TAISYKLĖS**

2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių

Taikomos nuostatos: 2, 5, 7 ir 11 straipsniai, 23 straipsnio 1 dalis, 24 straipsnis ir I priedas

2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams, su pakeitimais, padarytais:

– 2010 m. balandžio 6 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 285/2010.

Taikomos nuostatos: 1–8 straipsniai.

2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai.

1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką

Taikomos nuostatos: 1–9 ir 11–21 straipsniai ir priedas.

Taikant 20 straipsnio 2 dalį, terminas „Komisija“ suprantamas kaip „Jungtinis komitetas“.

## B. AVIACIJOS SAUGA

### Civilinės aviacijos saugos ir EASA pagrindinio reglamento nuostatos

2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB, su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. liepos 30 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 690/2009,
- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009,

Taikomos nuostatos: 1–3 straipsniai (tik 1 dalis) ir priedas

- 2013 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 6/2013,
- 2016 m. sausio 5 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/4.

Taikomos nuostatos: 1–16 straipsniai, I–Vb priedai.

## Skrydžiai

2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, su pakeitimais, padarytais:

- 2013 m. rugpjūčio 14 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 800/2013,
- 2014 m. sausio 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 71/2014,
- 2014 m. sausio 29 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 83/2014,
- 2014 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 379/2014,
- 2015 m. sausio 29 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/140,
- 2015 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/1329,
- 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/640,
- 2015 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/2338,

- 2016 m. liepos 22 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/1199,
- 2017 m. kovo 1 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/363.

Taikomos nuostatos: 1–9a straipsniai, I–VIII priedai.

2011 m. gruodžio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1332/2011, kuriuo nustatomi bendri oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros, kad būtų išvengta susidūrimų ore, su pakeitimais, padarytais:

- 2016 m. balandžio 15 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/583.

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai, Priedas.

#### Orlaivio įgula

2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, su pakeitimais, padarytais:

- 2012 m. kovo 30 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 290/2012,
- 2014 m. sausio 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 70/2014,
- 2014 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 245/2014,



- 2015 m. kovo 17 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/445,
- 2016 m. balandžio 6 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/539.

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai, I–IV priedai.

### Avarių tyrimas

2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB, su pakeitimais, padarytais:

- 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 376/2014.

Taikomos nuostatos: 1–23 straipsniai, išskyrus 7 straipsnio 4 dalį ir 19 straipsnį (panaikinta Reglamentu (ES) Nr. 376/2014).

2012 m. gruodžio 5 d. Komisijos sprendimas 2012/780/ES dėl priegios prie Europos centrinės saugos rekomendacijų ir su jomis susijusių atsakymų saugyklos, sukurtos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB, 18 straipsnio 5 dalį, teisių.

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai.

### Pirminis tinkamumas skraidyti

2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės, su pakeitimais, padarytais:

- 2013 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 7/2013,
- 2014 m. sausio 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 69/2014,
- 2015 m. birželio 30 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/1039,
- 2016 m. sausio 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/15.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I priedas.

### Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti

2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo, su pakeitimais, padarytais:

- 2015 m. liepos 3 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/1088,

- 2015 m. rugsėjo 16 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/1536,
- 2017 m. vasario 27 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/334.

Taikomos nuostatos: 1–6 straipsniai, I–IV priedai.

#### Papildoma tinkamumo skraidyti specifikacija

2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

#### Aerodromai

2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I–IV priedai

## Oro eismo valdymas ir (arba) oro navigacijos paslaugų teikimas

2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/340, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su skrydžių vadovų licencijomis ir pažymėjimais susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 805/2011.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I–IV priedai

2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011

## Ivykių ataskaita

2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007

Taikomos nuostatos: 1–7 straipsniai; 9 str. 3 dalis; 10 str. 2–4 dalys; 11 str. 1 ir 7 dalys; 13 straipsnis, išskyrus 9 dalį; 14–16 str.; 21 straipsnis, I–III priedai.

2015 m. birželio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas

Taikomos nuostatos: 1 straipsnis, I–V priedai

Oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti oro susisiekimą Bendrijoje, Europos aviacijos saugos sąrašas

2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą, su pakeitimais, padarytais:

– 2016 m. birželio 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/963.

## Civilinės aviacijos srities techniniai reikalavimai ir administracinė tvarka

1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje, su pakeitimais, padarytais:

- 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1899/2006,
- 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1900/2006,
- 2007 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 8/2008,
- 2008 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 859/2008.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, išskyrus 4 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 2 dalį (antrą sakinį), 12–13 straipsniai, I–III priedai.

### C. AVIACIJOS SAUGUMAS

2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002.

Taikomos nuostatos: 1–15, 18, 21 straipsniai ir priedas.

2009 m. balandžio 2 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 272/2009, kuriuo papildomi Reglamento (EB) Nr. 300/2008 Europos Parlamento ir Tarybos priede nustatyti bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos saugumo standartai, su pakeitimais, padarytais:

- 2010 m. balandžio 9 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 297/2010,
- 2011 m. liepos 22 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 720/2011,
- 2011 m. lapkričio 10 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1141/2011,
- 2013 m. kovo 19 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 245/2013,

2009 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1254/2009, kuriuo nustatomi kriterijai, kurių laikydamosi valstybės narės gali netaikyti bendrųjų pagrindinių civilinės aviacijos saugumo standartų ir imtis alternatyvių saugumo priemonių, su pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (ES) 2096/2016

2010 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 18/2010, iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 nuostatas dėl nacionalinių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų reikalavimų.

Taikomos nuostatos: visos.

2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios priemonės bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti, su pakeitimais, padarytais:

- 2015 m. gruodžio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/2426.

Taikomos nuostatos: visos, įskaitant priedą.

#### D. ORO EISMO VALDYMAS

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (Pagrindų reglamentas), su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009.  
Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai, išskyrus 1 str. 4 dalį

Taikomos nuostatos: 1–4, 6 ir 9–13 straipsniai.

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (Paslaugų teikimo reglamentas), su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009

Taikomos nuostatos: 1–18 straipsniai, I priedas



2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas), su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009.

Taikomos nuostatos: 1–9 straipsniai.

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (Sąveikos reglamentas), su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I–V priedai

#### Veiklos rezultatai ir tarifai

2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 390/2013, kuriuo nustatomas oro navigacijos paslaugų teikimo ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų planas

2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 391/2013, kuriuo nustatoma bendroji mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistema

## Tinklo funkcijos

2011 m. liepos 7 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 677/2011, kuriuo nustatomos išsamios oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijų vykdymo taisyklės ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 691/2010, su pakeitimais, padarytais:

- 2014 m. rugsėjo 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 970/2014,
- 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2017/373.

Taikomos nuostatos: 1–25 straipsniai ir priedai.

2010 m. kovo 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 255/2010, kuriuo nustatomos bendrosios oro eismo srautų valdymo taisyklės, su pakeitimais, padarytais:

- 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 923/2012,
- 2016 m. birželio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/1006.

Taikomos nuostatos: 1–15 straipsniai ir priedas.

C(2011) 4130

2011 m. liepos 7 d. Komisijos sprendimas dėl tinklo valdytojo paskyrimo bendro Europos dangaus oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijoms vykdyti.

## Funkciniai oro erdvės blokai

2011 m. vasario 24 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 176/2011 dėl informacijos, pateiktinos prieš nustatant ir keičiant funkcinį oro erdvės bloką.

## Sąveikumas

2006 m. liepos 6 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1032/2006, nustatantis automatinių sistemų, kurias skrydžių valdymo tarnybos naudoja keisdamosi skrydžio duomenimis, perduodamos pranešimus, derindamos ir vienos kitai perduodamos skrydžių valdymą, reikalavimus, su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. sausio 16 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 30/2009.

Taikomos nuostatos: 1–9 straipsniai, I–V priedai.

2006 m. liepos 4 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1033/2006, nustatantis bendro Europos dangaus priešskrydinio etapo skrydžių planų procedūrų reikalavimus, su pakeitimais, padarytais:

- 2010 m. spalio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 929/2010,
- 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 923/2012,

- 2013 m. gegužės 8 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 428/2013,
- 2016 m. gruodžio 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/2120.

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai, Priedas.

2007 m. birželio 7 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 633/2007, nustatantis pranešimo apie skrydžio duomenis ir paskaičiuotąjį laiką perdavimo protokolo, naudojamo pranešti, koordinuoti ir perduoti skrydžių valdymui iš vienos skrydžių valdymo tarnybos į kitą, taikymo reikalavimus, su pakeitimais, padarytais:

- 2011 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 283/2011.

Taikomos nuostatos: 1–6 straipsniai, I–IV priedai.

2009 m. sausio 16 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 29/2009, nustatantis bendro Europos dangaus duomenų ryšio paslaugų reikalavimus, su pakeitimais, padarytais:

- 2015 m. vasario 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/310.

Taikomos nuostatos: 1–14 straipsniai, I–III priedai.

2009 m. kovo 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 262/2009, kuriuo nustatomi suderinto S režimo užklausiklio kodų skyrimo ir naudojimo bendrame Europos danguje reikalavimai, su pakeitimais, padarytais:

- 2016 m. gruodžio 14 d. Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/2345

Taikomos nuostatos: 1–12 straipsniai, I–VI priedai.

2010 m. sausio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 73/2010, kuriuo nustatomi bendro Europos dangaus oro navigacijos duomenų ir informacijos kokybės reikalavimai, su pakeitimais, padarytais:

– 2014 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 1029/2014.

Taikomos nuostatos: 1–13 straipsniai, I–X priedai.

2011 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1206/2011, kuriuo nustatomi bendro Europos dangaus su apžvalga susiję orlaivių atpažinimo reikalavimai

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai, I–VII priedai.

2011 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1207/2011, kuriuo nustatomi bendro Europos dangaus su apžvalga susiję veikimo charakteristikų ir sąveikos reikalavimai, su pakeitimais, padarytais:

– 2014 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 1028/2014,

2017 m. kovo 6 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2017/386.

Taikomos nuostatos: 1–14 straipsniai, I–IX priedai.

2012 m. lapkričio 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1079/2012, kuriuo nustatomi bendrame Europos danguje naudojamų kalbinio ryšio kanalų išskirstymo reikalavimai, su pakeitimais, padarytais:

- 2013 m. liepos 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 657/2013,
- 2016 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/2345.

Taikomos nuostatos: 1–14 straipsniai, I–V priedai.

### SESAR

2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo su pakeitimais, padarytais:

- 2008 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1361/2008,
- 2014 m. birželio 16 d. Tarybos reglamentu (ES) Nr. 721/2014.

Taikomos nuostatos: 1 str. 1–2 dalys ir 5–7 dalys, 2 ir 3 straipsniai, 4 str. 1 dalis, Priedas

2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 409/2013 dėl Europos oro eismo valdymo planui įgyvendinti būtinų bendrų projektų apibrėžimo, valdymo struktūrų parengimo ir paskatų sukūrimo

Taikomos nuostatos: 1–15 straipsniai.

2014 m. birželio 27 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 716/2014 dėl bandomojo bendro projekto, reikalingo Europos oro eismo valdymo pagrindiniam planui įgyvendinti, sukūrimo.

### Oro erdvė

2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2150/2005, nustatantis lankstaus oro erdvės naudojimo bendrąsias taisykles.

Taikomos nuostatos: 1–9 straipsniai, Priedas

2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010, su pakeitimais, padarytais:

– 2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentu (ES) 2015/340,

– 2016 m. liepos 20 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/1185.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, Priedas su priedėliais

## E. APLINKA IR TRIUKŠMAS

2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo su pakeitimais, padarytais Reglamentu 1137/2008 ir Direktyva 2015/996

Taikomos nuostatos: 1–12 straipsniai, I–VI priedai.

2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą

Taikomos nuostatos: 14 str. 1 dalies b punktas, 2 dalis

2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/93/EB dėl lėktuvų, kuriems taikomi Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988 m.) 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus reikalavimai, naudojimo reglamentavimo

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai, I–II priedai.



2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 598/2014 , kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Direktyva 2002/30/EB

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I–II priedai

## F. VARTOTOJŲ APSAUGA

1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju su pakeitimais, padarytais

– 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002.

Taikomos nuostatos: 1–6 straipsniai, priedai.

2004 m. vasario 11 d. Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004 , nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91

Taikomos nuostatos: 1–16 straipsniai.

2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru

Taikomos nuostatos: 1–16 straipsniai, I–II priedai.

## G. SOCIALINIAI ASPEKTAI

1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EEB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo su pakeitimais, padarytais:

– 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/30/EB

Taikomos nuostatos: 1–16 straipsniai.

2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyva 2000/79/EB dėl Europos aviakompanijų asociacijos (AEA), Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF), Europos skrydžių įgulų asociacijos (ECA), Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA) ir Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) Europos Susitarimo dėl civilinės aviacijos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo

Taikomos nuostatos: 2–3 straipsniai, Priedas.

2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų

Taikomos nuostatos: 1–20, 22–23 straipsniai.

---