



Rada
Európskej únie

V Bruseli 9. apríla 2021
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2021/0079(NLE)**

7661/21
ADD 1

AVIATION 66
RELEX 277
OC 10
TU 3
MED 8

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	8. apríla 2021
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2021) 153 final – ANNEX
Predmet:	PRÍLOHA k návrhu rozhodnutia Rady o uzavretí v mene Európskej únie Euro-stredomorskej dohody o leteckej doprave medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi na jednej strane a Tuniskou republikou na strane druhej

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2021) 153 final – ANNEX.

Príloha: COM(2021) 153 final – ANNEX



V Bruseli 8. 4. 2021
COM(2021) 153 final

ANNEX

PRÍLOHA

k

návrhu rozhodnutia Rady

o uzavretí v mene Európskej únie Euro-stredomorskej dohody o leteckej doprave medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi na jednej strane a Tuniskou republikou na strane druhej

EURO-STREDOMORSKÁ DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE

medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi na jednej strane a Tuniskou republikou na strane druhej

OBSAH

ČLÁNOK 1: Vymedzenie pojmov

HLAVA I: HOSPODÁRSKE USTANOVENIA

ČLÁNOK 2: Dopravné práva a letový poriadok

ČLÁNOK 3: Prevádzkové oprávnenie

ČLÁNOK 4: Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie alebo obmedzenie oprávnenia

ČLÁNOK 5: Investície do leteckej dopravy

ČLÁNOK 6: Dodržiavanie zákonov a iných právnych predpisov

ČLÁNOK 7: Spravodlivá hospodárska súťaž

ČLÁNOK 8: Obchodné príležitosti

ČLÁNOK 9: Clá a poplatky

ČLÁNOK 10: Poplatky za použitie služby

ČLÁNOK 11: Letecké cestovné a sadzby

ČLÁNOK 12: Štatistiky

HLAVA II: REGULAČNÁ SPOLUPRÁCA

ČLÁNOK 13: Bezpečnosť leteckej dopravy

ČLÁNOK 14: Bezpečnostná ochrana leteckej dopravy

ČLÁNOK 15: Manažment letovej prevádzky

ČLÁNOK 16: Ochrana životného prostredia

ČLÁNOK 17: Zodpovednosť leteckých dopravcov

ČLÁNOK 18: Ochrana spotrebiteľov

ČLÁNOK 19: Sociálne aspekty

HLAVA III: INŠTITUCIONÁLNE USTANOVENIA

ČLÁNOK 20: Výklad a vykonávanie dohody

ČLÁNOK 21: Spoločný výbor

ČLÁNOK 22: Riešenie sporov a rozhodcovské konanie

ČLÁNOK 23: Ochranné opatrenia

ČLÁNOK 24: Vzťah k iným dohodám

ČLÁNOK 25: Regionálny dialóg

ČLÁNOK 26: Zmeny

ČLÁNOK 27: Vypovedanie dohody

ČLÁNOK 28: Registrácia dohody

ČLÁNOK 29: Pristúpenie nových členských štátov k Európskej únii

ČLÁNOK 30: Nadobudnutie platnosti

PRÍLOHA I : Prechodné ustanovenia

PRÍLOHA Ia: Prechodné ustanovenia týkajúce sa medzinárodného letiska Tunis Kartágo

PRÍLOHA II : Zoznam pravidiel týkajúcich sa civilného letectva

NÁVRH

EURO-STREDOMORSKÁ DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE

medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi na jednej strane a Tuniskou republikou na strane druhej

BELGICKÉ KRÁĽOVSTVO,
BULHARSKÁ REPUBLIKA,
ČESKÁ REPUBLIKA,
DÁNSKE KRÁĽOVSTVO,
SPOLKOVÁ REPUBLIKA NEMECKO,
ESTÓNSKA REPUBLIKA,
ÍRSKO,
HELÉNSKA REPUBLIKA,
ŠPANIELSKÉ KRÁĽOVSTVO,
FRANCÚZSKA REPUBLIKA,
CHORVÁTSKA REPUBLIKA,
TALIANSKA REPUBLIKA,
CYPERSKÁ REPUBLIKA,
LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,
LITOVSKÁ REPUBLIKA,
LUXEMBURSKÉ VEĽKOVODSTVO,
MAĎARSKO,
MALTA,
HOLANDSKÉ KRÁĽOVSTVO,
RAKÚSKA REPUBLIKA,
POĽSKÁ REPUBLIKA,
PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,
RUMUNSKO,

SLOVINSKÁ REPUBLIKA,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FÍNSKA REPUBLIKA,

ŠVÉDSKE KRÁĽOVSTVO,

zmluvné strany Zmluvy o Európskej únii a Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ďalej len „zmluvy EÚ“ a členské štáty Európskej únie, ďalej len spoločne „členské štáty EÚ“ a jednotlivito „členský štát EÚ“

a Európska únia

na jednej strane a

Tuniská republika, ďalej len „Tunisko“

na strane druhej,

Tunisko a členské štáty ako zmluvné strany Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý bol 7. decembra 1944 v Chicagu otvorený na podpis s Európskou úniou;

UZNÁVAJÚC, že táto Euro-stredomorská dohoda o leteckej doprave patrí do rozsahu pôsobnosti euro-stredozemského partnerstva, ktoré je uvedené v barcelonskom vyhlásení z 28. novembra 1995;

BERÚC NA VEDOMIE spoločnú vôľu podporiť euro-stredomorský letecký priestor vychádzajúci zo zásad aproximácie právnych predpisov a spolupráce v oblasti regulácie, ako aj liberalizácie prístupu na trh za rovnakých podmienok hospodárskej súťaže;

ŽELAJÚC SI zlepšiť leteckú dopravu a podporovať medzinárodný systém leteckej dopravy založený na nediskriminačných podmienkach a otvorenej a spravodlivej hospodárskej súťaži medzi leteckými dopravcami;

ŽELAJÚC SI podporiť ich záujmy v oblasti leteckej dopravy;

UZNÁVAJÚC dôležitosť prepojenia efektívnej leteckej dopravy pri podpore obchodu, cestovného ruchu, investícií a hospodárskeho a spoločenského rozvoja;

ŽELAJÚC SI zabezpečiť najvyšší stupeň bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany leteckej dopravy a potvrdzujú svoje veľké obavy z činov alebo hrozieb namierených proti bezpečnostnej ochrane lietadiel, ktoré ohrozujú bezpečnosť osôb a majetku, nepriaznivo vplývajú na prevádzku leteckej dopravy a narúšajú dôveru verejnosti v bezpečnosť civilného letectva;

BERÚC NA VEDOMIE Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý bol 7. decembra 1944 otvorený na podpis v Chicagu;

S CIEĽOM optimalizovať potenciálne prínosy spolupráce regulačných úradov a harmonizácie ich príslušných zákonov a iných právnych predpisov v oblasti civilného letectva;

UZNÁVAJÚC dôležité potenciálne prínosy, ktoré môžu vyplývať z konkurencieschopných služieb leteckej dopravy a udržateľného leteckého priemyslu;

ŽELAJÚC SI zabezpečiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže pre leteckých dopravcov;

UZNÁVAJÚC, že dotácie môžu narušiť hospodársku súťaž leteckých dopravcov a ohroziť základné ciele tejto dohody;

S ÚMYSLOM budovať na existujúcich dohodách o leteckej doprave a dojednaniach medzi stranami dohody s cieľom otvoriť prístup na trhy a maximálne zvýšiť výhody pre cestujúcich, zaslátateľov, leteckých dopravcov, letiská a ich personál, ako aj verejnosť obidvoch strán dohody;

POTVRDZUJÚC dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej politiky v oblasti leteckej dopravy;

POTVRDZUJÚC potrebu prijať okamžité opatrenia na boj proti zmenám klímy a pokračovať v spolupráci na účely zníženia emisií skleníkových plynov v oblasti leteckej dopravy v súlade s multilaterálnymi dohodami prijatými v tejto otázke, ako aj zavádzaní globálnych trhových opatrení, tak ako boli schválené na 39. zasadaní ICAO, v súlade s príslušnými nástrojmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) a Parížskou dohodou z 12. decembra 2015 prijatou na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy;

BERÚC NA VEDOMIE dôležitosť ochrany spotrebiteľov a dosahovania príslušnej úrovne ochrany spotrebiteľov v oblasti leteckej dopravy a uznávajúc potrebu vzájomnej spolupráce v tejto oblasti;

UZNÁVAJÚC, že nárastom obchodných príležitostí sa nemajú narušiť pracovné normy ani pracovné štandardy strán dohody a potvrdzujúc dôležitosť sociálneho rozmeru medzinárodnej leteckej dopravy a preskúmania účinkov otvorenia prístupu na pracovný trh, zamestnanosť a pracovné podmienky;

ZDÔRAZŇUJÚC dôležitosť zlepšenia prístupu ku kapitálu v oblasti leteckej dopravy na účely rozvoja leteckej dopravy v súlade s platnými právnymi predpismi oboch strán dohody;

BERÚC NA VEDOMIE, že táto dohoda sa má uplatňovať postupne a že vhodným mechanizmom možno zabezpečiť užšiu aproximáciu s právnymi predpismi Európskej únie,

SA DOHODLI NA TÝCHTO USTANOVENIACH:

ČLÁNOK 1

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto dohody, ak nie je stanovené inak:

1. „dohoda“ je táto dohoda, jej prílohy a dodatky, ako aj ich prípadné zmeny;
2. „letecká doprava“ je doprava cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty civilným lietadlom, a to samostatne alebo v kombinácii, ktorá sa ponúka verejnosti za úhradu a ktorá obsahuje pravidelnú a nepravidelnú leteckú dopravu;
3. „určenie štátnej príslušnosti“ je tvrdenie, že letecký dopravca, ktorý ponúka služby leteckej dopravy podľa tejto dohody, spĺňa požiadavky podľa článku 3 tejto dohody týkajúce sa jeho vlastníctva, účinnej kontroly a hlavného miesta podnikania;
4. „určenie spôsobilosti“ je tvrdenie, že letecký dopravca, ktorý ponúka služby leteckej dopravy podľa tejto dohody, má uspokojivé finančné schopnosti a adekvátne manažérske skúsenosti a že je pripravený dodržiavať zákony a právne predpisy strán dohody a požiadavky, ktorými sa musia takéto služby pri svojej prevádzke riadiť;
5. „príslušné orgány“ sú verejnoprávne orgány alebo subjekty zodpovedné za administratívne funkcie podľa tejto dohody;
6. „dohovor“ je Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý sa otvoril na podpis 7. decembra 1944 v Chicagu, a zahŕňa:
 - a) akúkoľvek zmenu, ktorá nadobudla platnosť podľa článku 94 písm. a) dohovoru a ratifikovalo ju tak Tunisko ako i členský štát alebo členské štáty Európskej únie, a je relevantná pre daný problém a
 - b) akúkoľvek prílohu alebo akúkoľvek zmenu, ktoré boli prijaté podľa článku 90 dohovoru, pokiaľ je daná príloha alebo zmena kedykoľvek platná zároveň pre Tunisko aj pre členský štát alebo členské štáty Európskej únie, a je relevantná pre daný problém;
7. „úplné náklady“ sú náklady na poskytnutie služby plus primeranú odplatu za administratívne režijné náklady;
8. „medzinárodná letecká doprava“ je letecká doprava, ktorá prechádza cez vzdušný priestor nad územím dvoch alebo viacerých štátov;
9. „strany dohody“ sú Tunisko na jednej strane a Európska únia a jej členské štáty na strane druhej;
10. „hlavné miesto podnikania“ je administratívne ústredie alebo registrované sídlo leteckého dopravcu na území strany dohody, v ktorom sa vykonávajú hlavné finančné operácie a prevádzková kontrola, vrátane riadenia zachovania letovej spôsobilosti tohto leteckého dopravcu v súlade s jeho prevádzkovými oprávneniami;

11. „pristátie na neobchodné účely“ je pristátie na akékoľvek iné účely, ako sú nastúpenie alebo vystúpenie cestujúcich, naloženie alebo vyloženie batožiny, nákladu a/alebo poštových zásielok v leteckej doprave;

12. „letecké cestovné“ sú ceny, ktoré sa platia leteckým dopravcom alebo ich zástupcom alebo iným predajcom leteník za prepravu cestujúcich v rámci leteckej dopravy (vrátane akéhokoľvek iného s ňou súvisiaceho druhu dopravy), ako aj všetky podmienky, za ktorých sa tieto ceny používajú, vrátane odplát a podmienok ponúknutých za agentúrne a iné doplnkové služby;

13. „letecké sadzby“ sú ceny za prepravu nákladu v leteckej doprave (vrátane akéhokoľvek iného s ňou súvisiaceho druhu dopravy), ako aj všetky podmienky, za ktorých sa tieto ceny používajú, vrátane odplát a podmienok ponúknutých za agentúrne a iné doplnkové služby;

14. „územie“: je v prípade Tuniska pozemná oblasť (pevnina a ostrovy), ako aj vnútrozemské a pobrežné vody pod jeho suverenitou a vzdušný priestor nad nimi, a v prípade Európskej únie a jej členských štátov pozemné oblasti, ako aj vnútrozemské vody a pobrežné vody členských štátov, na ktoré sa uplatňuje Zmluva o Európskej únii a Zmluva o fungovaní Európskej únie v súlade s podmienkami ustanovenými v uvedených zmluvách, a vzdušný priestor nad nimi.

15. „poplatok za použitie služby“ je poplatok uložený leteckým dopravcom za použitie zariadení alebo služieb letísk, zariadení alebo služieb spojených so životným prostredím, s leteckou navigáciou alebo zariadení a služieb leteckej bezpečnostnej ochrany vrátane súvisiacich služieb a zariadení;

16. „pozemná obsluha pre vlastnú potrebu“ je situácia, v ktorej si používateľ zabezpečí pre seba jednu alebo viacero kategórií služieb pozemnej obsluhy a neuzavrie žiadnu zmluvu s treťou osobou na poskytovanie takýchto služieb; na účely tohto vymedzenia pojmu sa užívatelia letísk medzi sebou nepovažujú za tretie osoby, ak:

a) jeden z nich vlastní väčšinový podiel u druhého alebo

b) ten istý subjekt má väčšinový vlastnícky podiel u každého z nich;

17. „dohoda o pridružení“ je euro-stredomorská dohoda o pridružení medzi Európskymi spoločenstvami a ich členskými štátmi na jednej strane a Tuniskou republikou na strane druhej, podpísaná 17. júla 1995 v Bruseli;

18. „dohodnutá služba“ a „určená trať“: sú príslušná medzinárodná letecká doprava a trať určená podľa článku 2 (Dopravné práva) tejto dohody;

19. „pravidelná letecká dopravná služba“: je séria letov so všetkými týmito charakteristikami:

a) pri každom lete sú miesta na sedenie a/alebo kapacita na prepravu nákladu a/alebo pošty k dispozícii pre individuálny nákup zo strany verejnosti (buď priamo od leteckého dopravcu alebo od jeho poverených agentov);

- b) uskutočňuje sa tak, aby slúžila na dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými letiskami:
- buď podľa uverejneného cestovného poriadku
 - alebo letmi, ktoré sú také pravidelné alebo frekventované, že tvoria rozpoznateľnú systematickú sériu;
20. „nepravidelná letecká dopravná služba“ je akákoľvek letecká služba na obchodné účely iná ako pravidelná letecká služba;
21. „letecký dopravca“ je podnik s platnou prevádzkovou licenciou alebo rovnocenným platným oprávnením;
22. „účinná kontrola“ je vzťah, ktorý tvoria práva, zmluvy alebo iné prostriedky, ktoré buď samostatne, alebo spoločne a s ohľadom na vecné skutočnosti alebo právnu úpravu umožňujú priamo alebo nepriamo použiť rozhodujúci vplyv na podnik, najmä:
- a) právo použiť všetok alebo časť majetku podniku;
 - b) práva alebo zmluvy, ktoré poskytujú rozhodujúci vplyv na zloženie, voľby alebo rozhodnutia orgánov podniku alebo inak poskytujú rozhodujúci vplyv na riadenie obchodnej činnosti podniku;
23. „účinná regulačná kontrola“ je preukázanie účinnej regulačnej kontroly leteckého dopravcu zo strany daného štátu nasledovne:
- a) letecký dopravca má platnú licenciu alebo prevádzkové povolenie, ktoré vydal príslušný orgán daného štátu, ako napríklad osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC);
 - b) letecký dopravca spĺňa kritériá daného štátu na prevádzkovanie medzinárodnej leteckej dopravy, ako je preukázanie dobrej finančnej situácie, schopnosť plniť požiadavky v súlade s verejným záujmom a záväzky týkajúce sa záruky služieb;
24. „prevádzková licencia“ je
- i) v prípade Európskej únie a jej členských štátov prevádzková licencia a všetky ostatné príslušné dokumenty alebo osvedčenia vydané podľa nariadenia (ES) č. 1008/2008 a všetkých následných nástrojov a
 - ii) v prípade Tuniska prevádzková licencia, osvedčenia, oprávnenia alebo výnimky vydané pre danú oblasť podľa platných právnych predpisov Tuniska;
25. „SESAR“ (Single European Sky ATM Research – Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba) je technická implementácia jednotného európskeho vzdušného priestoru, ktorá zabezpečuje koordinovaný, synchronizovaný výskum, vývoj a rozmiestňovanie nových generácií systémov manažmentu letovej prevádzky;

26. „právo v rámci piatej slobody“ je právo alebo výsada udelené jedným štátom („udeľujúci štát“) leteckým dopravcom z iného štátu („štát prijímateľa“) na poskytovanie služieb medzinárodnej leteckej dopravy medzi územím udeľujúceho štátu a územím tretieho štátu pod podmienkou, že takéto služby začínajú na území štátu prijímateľa, alebo sa na ňom končia;

HLAVA I

HOSPODÁRSKE USTANOVENIA

ČLÁNOK 2

Dopravné práva a letový poriadok

1. Na práva ustanovené v tomto článku sa vzťahujú prechodné ustanovenia uvedené v prílohe I a 1a tejto dohody.

Letový poriadok

2. Každá strana dohody umožní leteckým dopravcom druhej strany dohody pôsobiť na tratiach uvedených nižšie:

i) v prípade leteckých dopravcov Európskej únie:

Body v Európskej únii – medziľahlé body – body v Tunisku – body za územím Tuniska

ii) v prípade leteckých dopravcov Tuniska:

Body v Tunisku – medziľahlé body – body v Európskej únii – body za územím Európskej únie

Dopravné práva

3. Každá strana dohody udeľuje druhej strane dohody nasledujúce práva na prevádzkovanie medzinárodnej leteckej dopravy leteckými dopravcami druhej strany dohody:

a) právo prelietavať bez pristátia ponad jej územie;

b) právo pristáť na neobchodné účely na jej území;

c) právo prevádzkovať medzinárodnú leteckú dopravu na týchto tratiach:

i) v prípade leteckých dopravcov Európskej únie:

medzi ktorýmkoľvek bodom v Európskej únii a ktorýmkoľvek bodom v Tunisku

ii) v prípade leteckých dopravcov Tuniska:

medzi ktorýmkoľvek bodom v Tunisku a ktorýmkoľvek bodom v Európskej únii

d) práva, ktoré sú iným spôsobom stanovené v tejto dohode.

Prevádzková flexibilita

4. Leteckí dopravcovia oboch strán dohody môžu pri ktoromkoľvek lete alebo pri všetkých letoch a podľa vlastného uváženia na tratiach určených v odseku 2 vyššie:

a) prevádzkovať lety v ktoromkoľvek smere alebo obidvoch smeroch;

b) kombinovať rôzne čísla letov v rámci letu jedného lietadla;

c) zabezpečovať leteckú dopravu pre medziľahlé body, body za nimi a pre body na územiach strán dohody, a to v akejkol'vek kombinácii a poradí, ako sa stanovuje v odseku 2 vyššie;

d) vynechať pristátie v ktoromkoľvek bode alebo bodoch;

e) presunúť prepravu z ktoréhokoľvek zo svojich lietadiel na ktorékoľvek iné svoje lietadlo v ktoromkoľvek bode (prekládka);

f) robiť medzipristátia na trati v ktorýchkoľvek bodoch na území alebo mimo územia jednej alebo druhej strany dohody;

g) vykonávať tranzitnú dopravu cez územie druhej strany dohody;

h) kombinovať rôzne účely prepravy tým istým lietadlom bez ohľadu na to, kde sa táto preprava začína.

i) zabezpečovať leteckú dopravu do viac než jedného bodu pri tom istom lete (co-terminalisation);

Prevádzkovú flexibilitu stanovenú v tomto odseku možno zabezpečovať bez obmedzenia smeru alebo geografického obmedzenia a bez straty akéhokoľvek práva na prepravu inak povolenú podľa tejto dohody, pokiaľ:

i) leteckí dopravcovia Tuniska zabezpečujú leteckú dopravu do akéhokoľvek bodu v rámci Tuniska;

ii) leteckí dopravcovia Európskej únie zabezpečujú leteckú dopravu do akéhokoľvek bodu v rámci Európskej únie.

5. Každá strana dohody umožní každému leteckému dopravcovi, aby si určil počet letov a objem medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú ponúka na základe obchodných hľadísk na danom trhu. V súlade s týmto právom žiadna strana dohody jednostranne neobmedzí objem prepravy, frekvenciu alebo pravidelnosť letov, smerovanie, východiskový bod a cieľový bod prepravy ani typ alebo typy lietadiel používaných na prevádzku leteckými dopravcami druhej strany dohody, s výnimkou colných, technických, prevádzkových dôvodov, dôvodov bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky, ochrany životného prostredia, ochrany zdravia, alebo ak nie je uvedené inak v tejto dohode.

6. Žiadne ustanovenie tejto dohody neoprávňuje leteckých dopravcov:

a) Tuniska vziať na palubu na území ktoréhokoľvek členského štátu Európskej únie cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a/alebo poštové zásielky, ktoré sa majú prepraviť do iného miesta na území tohto členského štátu Európskej únie;

b) Európskej únie vziať na palubu na území Tuniska cestujúcich, batožinu, náklad a/alebo poštové zásielky, ktoré sa majú prepraviť do iného miesta na území Tuniska.

7. Bez toho, aby bol dotknutý článok 24 (Vzťah k iným dohodám), žiadne ustanovenie tejto dohody neoprávňuje leteckých dopravcov obidvoch strán dohody uplatňovať dopravné práva v rámci piatej slobody na medziluhých miestach a miestach nachádzajúcich sa za nimi na tratiach uvedených v odseku 2 vyššie.

8. Za miesto sa podľa tohto článku považuje akékoľvek medzinárodne uznávané letisko.

9. Strany dohody nesmú pri výkone svojich príslušných práv a povinností podľa tejto dohody diskriminovať medzi leteckými dopravcami druhej strany dohody, a to najmä na základe štátnej príslušnosti.

10. Bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia tejto dohody, môže ktorákoľvek strana dohody odmietnuť vykonať medzinárodnú leteckú dopravu na územie a z územia tretej krajiny alebo tranzit územím tretej krajiny, ktorá nemá diplomatické vzťahy s touto stranou dohody.

ČLÁNOK 3

Prevádzkové oprávnenie

1. Po prijatí žiadostí o prevádzkové oprávnenie od leteckého dopravcu jednej zo strán dohody druhá strana dohody udelí príslušné prevádzkové oprávnenie a technické povolenia s minimálnym procedurálnym zdržaním za predpokladu, že:

a) v prípade leteckého dopravcu Tuniska:

i) letecký dopravca má hlavné miesto podnikania v Tunisku a získal platnú prevádzkovú licenciu v súlade s platnými právnymi predpismi Tuniska a

ii) účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu vykonáva a udržiava Tunisko, ktoré je zodpovedné za vydanie jeho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa a

iii) leteckého dopravcu priamo alebo formou väčšinového vlastníckeho podielu vlastní a účinne ovláda Tunisko a/alebo jeho štátni príslušníci;

b) v prípade leteckého dopravcu Európskej únie:

i) letecký dopravca má hlavné miesto podnikania na území členského štátu Európskej únie podľa zmlúv EÚ a získal platnú prevádzkovú licenciu v súlade s právnymi predpismi Európskej únie a

- ii) účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu vykonáva a udržiava ten členský štát, ktorý je zodpovedný za vydanie jeho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa, pričom príslušný orgán sa musí jasne uviesť a
- iii) leteckého dopravcu priamo alebo formou väčšinového vlastníckeho podielu vlastní a účinne ovláda členský štát alebo členské štáty Európskej únie alebo Európskeho združenia voľného obchodu a/alebo štátni príslušníci týchto členských štátov alebo obidva tieto subjekty zároveň,

c) dodržiavajú sa ustanovenia uvedené v článku 13 (Bezpečnosť leteckej dopravy) a v článku 14 (Bezpečnostná ochrana leteckej dopravy) a

d) tento letecký dopravca je spôsobilý splňať podmienky stanovené v zákonoch a iných právnych predpisoch štandardne uplatňovaných stranou, ktorá skúma žiadosť vo vzťahu k vykonávaniu medzinárodnej leteckej dopravy.

2. Pri vydaní prevádzkového oprávnenia a technických povolení musia strany dohody zaobchádzať s leteckými dopravcami druhej strany dohody nediskriminačným spôsobom.

3. Po prijatí žiadosti o oprávnenie od leteckého dopravcu jednej strany dohody príslušné orgány druhej strany dohody uznajú akékoľvek rozhodnutia o spôsobilosti a/alebo občianstve vydané príslušnými orgánmi prvej strany dohody vzťahujúce sa na tohto leteckého dopravcu, ako keby také rozhodnutie vykonali jej vlastné príslušné orgány, a nebudú sa týmito záležitosťami ďalej zaoberať s výnimkou ustanovení v písmenách a) a b) nižšie.

- a) Ak po prijatí žiadosti o oprávnenie od leteckého dopravcu druhej strany dohody alebo po udelení takéhoto oprávnenia majú príslušné orgány konkrétne obavy vyplývajúce z odôvodnenej pochybnosti, že napriek rozhodnutiu vydanému príslušnými orgánmi druhej strany dohody podmienky stanovené v článku 3 (Prevádzkové oprávnenie) tejto dohody pre udelenie príslušných oprávnení alebo povolení neboli splnené, v takom prípade okamžite informujú tieto orgány a riadne odôvodnia svoje obavy. V takomto prípade môže každá strana dohody požiadať o konzultácie, na ktorých sa môžu zúčastniť zástupcovia príslušných orgánov strán dohody, a/alebo o poskytnutie dodatočných informácií súvisiacich s takýmito obavami, a takejto žiadosti sa vyhovie v najkratšom možnom čase. Ak záležitosť zostane nevyriešená, ktorákoľvek strana dohody ju môže predložiť spoločnému výboru zriadenému podľa článku 21 tejto dohody (Spoločný výbor) a v súlade s článkom 21 ods. 10 môže prijať vhodné ochranné opatrenia podľa článku 23 (Ochranné opatrenia).
- b) Tieto postupy sa netýkajú uznávania rozhodnutí vzťahujúcich sa na:
 - i) bezpečnostné osvedčenia alebo oprávnenia;
 - ii) opatrenia bezpečnostnej ochrany alebo
 - iii) poistné krytie.

ČLÁNOK 4

Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie alebo obmedzenie oprávnenia

1. Príslušné orgány každej strany dohody môžu zamietnuť, zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prevádzkové oprávnenia alebo inak pozastaviť alebo obmedziť činnosť leteckého dopravcu inej strany dohody, ak:

a) v prípade leteckého dopravcu Tuniska:

- letecký dopravca nemá hlavné miesto podnikania v Tunisku alebo nezískal platné prevádzkové osvedčenie v súlade s príslušnými platnými právnymi predpismi Tuniska alebo
- Tunisko nevykonáva alebo neudržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu alebo príslušný letecký úrad nie je jasne uvedený, alebo
- leteckého dopravcu priamo alebo formou väčšinového vlastníckeho podielu nevlastní alebo účinne nekontroluje Tunisko a/alebo jeho štátni príslušníci;

b) v prípade leteckého dopravcu Európskej únie:

- letecký dopravca nemá hlavné miesto podnikania na území členského štátu Európskej únie podľa zmlúv EÚ alebo nezískal platnú prevádzkovú licenciu v súlade s platnými právnymi predpismi Európskej únie alebo
- členský štát Európskej únie zodpovedný za vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov nevykonáva ani neudržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu alebo príslušný orgán nie je jasne uvedený alebo
- leteckého dopravcu priamo alebo formou väčšinového vlastníckeho podielu nevlastní alebo účinne nekontroluje členský štát alebo členské štáty Európskej únie alebo Európskeho združenia voľného obchodu a/alebo štátni príslušníci týchto členských štátov alebo obidva tieto subjekty zároveň;

c) letecký dopravca nedodržel zákony a iné právne predpisy uvedené v článku 6 (Dodržiavanie zákonov a iných právnych predpisov) tejto dohody, alebo

d) ustanovenia uvedené v článku 13 (Bezpečnosť leteckej dopravy) a v článku 14 (Bezpečnostná ochrana leteckej dopravy) tejto dohody nie sú udržiavané v platnosti či uplatňované;

e) strana dohody zistila v súlade s článkom 7 tejto dohody (Spravodlivá hospodárska súťaž), že nie sú dodržiavané podmienky konkurenčného prostredia.

2. Ak nie je potrebné okamžité opatrenie s cieľom zabrániť ďalšiemu nedodržiavaniu odseku 1 písm. c) a d), práva stanovené v tomto článku sa uplatňujú len po konzultáciách s príslušnými orgánmi druhej strany dohody.

ČLÁNOK 5

Investície do leteckej dopravy

1. Bez ohľadu na článok 3 (Prevádzkové oprávnenie) a článok 4 (Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie alebo obmedzenie oprávnenia) tejto dohody a po potvrdení v spoločnom

výbore v súlade s článkom 21 (Spoločný výbor) ods. 8, že podľa príslušných zákonov môže každá strana dohody a/alebo jej štátni príslušníci získať väčšinové vlastníctvo a/alebo účinnú kontrolu leteckých dopravcov druhej strany dohody, ktorákoľvek strana dohody môže dovoliť, aby leteckého dopravcu Tuniska vlastnili formou väčšinového vlastníckeho podielu a/alebo účinne kontrolovali členské štáty EÚ a/alebo ich štátni príslušníci, alebo aby leteckého dopravcu Európskej únie vlastnilo formou väčšinového vlastníckeho podielu a/alebo účinne kontrolovalo Tunisko a/alebo jeho štátni príslušníci v súlade s podmienkami uvedenými v odseku 2 tohto článku.

2. Vo vzťahu k odseku 1 tohto článku sú investície prostredníctvom podielnikov strán dohody jednotlivito povolené na základe predchádzajúceho rozhodnutia spoločného výboru v súlade s článkom 21 (Spoločný výbor) ods. 2 tejto dohody. V tomto rozhodnutí sa uvádzajú podmienky spojené s vykonávaním dohodnutých služieb podľa tejto dohody a so službami medzi tretími krajinami a stranami dohody. Ustanovenia článku 21 (Spoločný výbor) ods. 10 tejto dohody sa na tento typ rozhodnutia nevzťahujú.

ČLÁNOK 6

Dodržiavanie zákonov a iných právnych predpisov

1. Zákony a iné právne predpisy, ktoré sa na území jednej strany dohody uplatňujú na prílety a odlety lietadiel na toto územie alebo z tohto územia a používaných na medzinárodnú leteckú dopravu, alebo zákony a iné právne predpisy, ktoré sa týkajú prevádzkovania a navigácie lietadiel, musia leteckí dopravcovia druhej strany dohody dodržiavať pri prílete lietadla na toto územie, pobyte na ňom alebo pri odlete z tohto územia.
2. Pri vstupe na územie jednej strany dohody, pobyte na tomto území alebo pri odlete z tohto územia musia cestujúci, posádka, prípadne ktokoľvek konajúci v ich mene, alebo v prípade nákladu odosielateľ druhej strany dohody dodržiavať zákony a iné právne predpisy platné na území prvej strany dohody, ktoré sa týkajú vstupu na toto územie alebo odletu z neho cestujúcich, posádky alebo nákladu v lietadle (vrátane predpisov týkajúcich sa vstupu, odbavenia, prístáhovalectva, pasov, colného odbavenia a karantény alebo poštových predpisov v prípade poštových zásielok).
3. Každá strana dohody umožní leteckým dopravcom druhej strany dohody prijať na jej území také opatrenia, ktorými zaručia, že budú prepravované iba osoby, ktoré majú cestovné doklady požadované na vstup na jej územie alebo tranzit cez územie druhej strany dohody.

ČLÁNOK 7

Spravodlivá hospodárska súťaž

1. Strany dohody potvrdzujú, že ich spoločným cieľom je vytvárať prostredie spravodlivej hospodárskej súťaže, ako aj spravodlivé a rovnaké príležitosti, ktoré umožnia

leteckým dopravcom obidvoch strán dohody vzájomne medzi sebou súťažiť pri prevádzkovaní dohodnutých služieb na určených tratiach. V dôsledku toho strany dohody prijímú všetky vhodné opatrenia, aby v plnej miere zabezpečili dodržiavanie tohto cieľa.

2. Strany dohody potvrdzujú, že slobodná, spravodlivá a nenarušená hospodárska súťaž je dôležitá na podporu cieľov tejto dohody a uznávajú, že existencia komplexného práva v oblasti hospodárskej súťaže a nezávislého orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, ako aj zdravé a účinné uplatňovanie ich vnútroštátnych právnych predpisov v oblasti hospodárskej súťaže sú dôležité pre efektívne poskytovanie služieb v leteckej doprave. Právne predpisy v oblasti hospodárskej súťaže každej strany dohody v znení pravidelných zmien, na ktoré sa vzťahuje tento článok, sa uplatňujú na činnosti leteckých dopravcov na území každej strany dohody. Strany dohody sledujú spoločný cieľ v oblasti zlučovania a zblížovania práva v oblasti hospodárskej súťaže a jeho účinného uplatňovania. Spolupracujú podľa potreby a tak, ako si to vyžiada účinné uplatnenie práva hospodárskej súťaže, najmä tak, že v súlade so svojimi príslušnými pravidlami a judikatúrou umožnia svojim leteckým dopravcom alebo iným štátnym príslušníkom oznámiť náležité informácie o postupoch vyplývajúcich z práva v oblasti hospodárskej súťaže, ktoré presadzuje orgán na ochranu hospodárskej súťaže druhej strany dohody.

3. Žiadne ustanovenie tejto dohody nesmie ovplyvňovať, obmedzovať ani ohrozovať orgány a právomoci príslušných orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a súdy obidvoch strán dohody (a Európskej komisie), a všetky otázky týkajúce sa uplatnenia zákonov o hospodárskej súťaži musia naďalej patriť do výlučnej pôsobnosti týchto orgánov a súdov. Každé opatrenie prijaté ktoroukoľvek stranou dohody podľa tohto článku sa vykoná bez toho, aby bolo dotknuté akékoľvek iné opatrenie, ktoré prijímú tieto orgány alebo súdy.

4. Každé opatrenie prijaté podľa tohto článku patrí do výlučnej zodpovednosti strán dohody a vzťahuje sa výlučne na druhú stranu dohody a/alebo leteckého dopravcu alebo leteckých dopravcov druhej strany dohody, ktorá poskytuje leteckú dopravu na územie/z územia strán dohody. Takéto opatrenie nesmie byť predmetom postupu riešenia sporov podľa článku 22 (Riešenie sporov a arbitráž) tejto dohody.

Nekalá hospodárska súťaž

5. Každá strana dohody musí odstrániť akékoľvek formy diskriminácie alebo nekalých praktík, ktoré môžu ohroziť spravodlivé a rovnaké podmienky hospodárskej súťaže pre leteckých dopravcov druhej strany dohody pri prevádzkovaní leteckej dopravy.

Dotácie a štátna pomoc

6. Žiadna strana dohody nesmie udeliť ani schváliť dotácie ani štátnu pomoc svojim leteckým dopravcom, pokiaľ takéto dotácie alebo štátna pomoc neoprávneným spôsobom narušajú spravodlivé a rovnaké podmienky hospodárskej súťaže pre leteckých dopravcov druhej strany dohody pri prevádzkovaní leteckej dopravy. Tieto dotácie alebo štátna pomoc môžu zahŕňať okrem iného aj krížové dotácie, kompenzáciu prevádzkových strát, kapitálové vklady, nenávratnú štátnu pomoc, záruky, pôžičky alebo poistenia za zvýhodnených podmienok, ochranu proti úpadku, vzdanie sa vymáhania dlžných súm, vzdanie sa obvyklého

výnosu z použitých verejných prostriedkov, daňové úľavy alebo oslobodenie od dane, kompenzáciu finančných nákladov, ktoré uložili orgány verejnej moci a prístup na diskriminačnom alebo nekomerčnom základe k zariadeniam a letiskovým službám alebo službám leteckej navigácie, pohonným hmotám, pozemnej obsluhu, bezpečnostnej ochrane, informačným rezervačným systémom, pridelovaniu prevádzkových intervalov alebo súvisiacim zariadeniam a službám potrebných na prevádzku leteckej dopravy.

7. Ak niektorá strana dohody poskytne dotácie alebo štátnu pomoc leteckému dopravcovi, musí zabezpečiť transparentnosť týchto opatrení pomocou príslušných prostriedkov, ktoré môžu obsahovať aj požiadavku, aby letecký dopravca jasne a oddelene uviedol túto dotáciu alebo štátnu pomoc vo svojom účtovníctve.

8. Každá strana dohody poskytne druhej strane dohody na jej žiadosť v primeranom termíne finančné výkazy o subjektoch, ktoré patria do jurisdikcie prvej strany dohody a akúkoľvek inú informáciu, ktorú druhá strana dohody môže odôvodnene požadovať na účely dodržania ustanovení tohto článku. Môže ísť aj o podrobné informácie týkajúce sa dotácií a štátnej pomoci podľa odseku 6 vyššie. Poskytnutie takýchto informácií môže byť predmetom dôverného zaobchádzania tej strany dohody, ktorá požiadala o prístup k informáciám.

9. Bez toho, aby bolo dotknuté akékoľvek opatrenie prijaté príslušným orgánom zodpovedným za hospodársku súťaž a/alebo súdom zodpovedným za výkon pravidiel stanovených v odsekoch 5 a 6:

a) ak sa jedna strana dohody domnieva, že letecký dopravca je obeťou diskriminácie alebo nekalých praktík podľa odsekov 5 a 6 vyššie, a túto skutočnosť možno dokázať, môže predložiť písomné pripomienky druhej strane dohody. Ktorákoľvek strana sa takisto môže po informovaní druhej strany dohody obrátiť na príslušné verejnoprávne orgány na území druhej strany dohody, najmä na verejnoprávne subjekty na štátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni s cieľom prerokovať záležitosti týkajúce sa tohto článku. Okrem toho môže ktorákoľvek strana dohody požiadať druhú stranu dohody o konzultácie týkajúce sa danej otázky na účely vyriešenia problému. Takéto konzultácie sa musia uskutočniť do tridsiatich (30) dní od prijatia žiadosti. Medzitým si strany dohody vymenia dostatočné informácie, aby bolo možné úplne preskúmať obavy, ktoré vyjadrila jedna zo strán dohody.

b) ak nie sú strany dohody schopné vyriešiť dané otázky prostredníctvom konzultácií v lehote do tridsiatich (30) dní od začatia konzultácií alebo ak tieto konzultácie nezačnú do tridsiatich (30) dní od prijatia žiadosti týkajúcej sa údajného porušenia odsekov 5 a 6 vyššie, strana dohody, ktorá požiadala o konzultácie, má právo pozastaviť uplatňovanie práv priznaných v tejto dohode leteckému dopravcovi alebo leteckým dopravcom druhej strany dohody tým, že zamietne, odoberie, zruší alebo pozastaví prevádzkové oprávnenie alebo stanoví na výkon týchto práv také podmienky, ktoré považuje za nevyhnutné, alebo určí iné práva alebo prijme iné opatrenia. Každé opatrenie prijaté podľa tohto odseku musí byť vhodné, primerané a jeho rozsah pôsobnosti a trvanie sa musí obmedzovať na to, čo je nevyhnutne potrebné.

Protimonopolné opatrenia

10. Každá strana dohody musí účinne uplatniť protimonopolné právne predpisy podľa odseku 2 a zakázať leteckému dopravcovi alebo leteckým dopravcom:

a) v spojení s akýmkoľvek iným leteckým dopravcom alebo leteckými dopravcami uzatvárať dohody, prijímať rozhodnutia alebo používať dohodnuté praktiky, ktoré môžu ovplyvňovať leteckú dopravu na územie/z územia danej strany dohody a ktorých cieľom a účelom je zabrániť, obmedziť alebo narušiť hospodársku súťaž. Tento zákaz možno vyhlásiť za neuplatniteľný, ak tieto dohody, rozhodnutia alebo praktiky prispievajú k zlepšeniu produkcie alebo distribúcie služieb alebo k podpore technického či ekonomického pokroku, pričom sa spotrebiteľom poskytne primeraný podiel na výhodách, ktoré z toho vyplývajú bez toho, aby: i) sa príslušným podnikom uložili obmedzenia, ktoré nie sú nevyhnutné na dosiahnutie týchto cieľov; ii) sa týmto leteckým dopravcom poskytla v podstatnej časti daných služieb možnosť obmedziť hospodársku súťaž a

b) zneužiť dominantnú pozíciu, ktorá môže ovplyvniť leteckú dopravu na územie/z územia danej strany dohody.

11. Každá strana dohody zverí uplatňovanie protimonopolných právnych predpisov stanovených v odseku 10 vyššie výlučne svojmu príslušnému nezávislému orgánu a/alebo súdu v oblasti hospodárskej súťaže.

12. Bez toho, aby bolo dotknuté akékoľvek opatrenie, ktoré prijal príslušný orgán zodpovedný za hospodársku súťaž a/alebo súd zodpovedný za výkon pravidiel stanovených v odseku 10, ak sa jedna zo strán dohody domnieva, že letecký dopravca je obeťou údajného porušenia odseku 10 vyššie, a túto skutočnosť možno dokázať, môže predložiť písomné pripomienky druhej strane dohody. Ktorákoľvek strana dohody sa takisto môže po informovaní druhej strany dohody obrátiť na príslušné verejnoprávne orgány na území druhej strany dohody, najmä verejnoprávne subjekty na štátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni s cieľom prerokovať záležitosti týkajúce sa tohto článku. Okrem toho môže ktorákoľvek strana dohody požiadať druhú stranu dohody o konzultácie týkajúce sa danej otázky na účely vyriešenia daného problému. Takéto konzultácie sa musia uskutočniť do tridsiatich (30) dní od prijatia žiadosti. Medzitým si strany dohody musia vymeniť dostatočné informácie, aby bolo možné úplne preskúmať obavy, ktoré vyjadrila jedna zo strán dohody.

13. Ak nie sú strany dohody schopné vyriešiť dané otázky prostredníctvom konzultácií v lehote do tridsiatich (30) dní od začatia konzultácií alebo ak tieto konzultácie nezačnú do tridsiatich (30) dní od prijatia žiadosti týkajúcej sa údajného porušenia odseku 10 a pod podmienkou, že príslušný orgán alebo súd pre hospodársku súťaž zistí porušenie kartelových pravidiel, strana dohody, ktorá požiadala o konzultácie, má právo pozastaviť výkon práv priznaných v tejto dohode leteckému dopravcovi alebo leteckým dopravcom druhej strany dohody tým, že zamietne, odoberie, zruší alebo pozastaví prevádzkové oprávnenie alebo stanoví na výkon týchto práv také podmienky, ktoré považuje za nevyhnutné, alebo určí iné práva alebo prijme iné opatrenia. Každé opatrenie prijaté podľa tohto odseku musí byť vhodné, primerané a jeho rozsah pôsobnosti a trvanie sa musí obmedzovať na to, čo je nevyhnutne potrebné.

ČLÁNOK 8

Obchodné príležitosti

S výhradou prechodných ustanovení uvedených v prílohe I k tejto dohode strany dohody dbajú na to, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy zabezpečovali prinajmenšom vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ako sa uvádza v časti A prílohy II.

Podnikanie

1. Strany dohody sa zhodli na tom, že prekážky, ktorým obchodné subjekty musia čeliť pri podnikaní, by obmedzili výhody, ktoré sa majú dosiahnuť touto dohodou. Strany dohody sa preto musia zapojiť do účinného a recipročného procesu na odstránenie prekážok pri podnikaní obchodných subjektov obidvoch strán dohody, pokiaľ by takéto prekážky mohli brániť obchodným činnostiam alebo narúšať hospodársku súťaž alebo obmedzovať rozvoj rovnakých podmienok hospodárskej súťaže.

2. Spoločný výbor zriadený článkom 21 (Spoločný výbor) tejto dohody vypracuje postup spolupráce v podnikaní a obchodných príležitostiach; sleduje pokrok pri účinnom odstraňovaní prekážok v podnikaní obchodných subjektov a pravidelne monitoruje situáciu, najmä pokiaľ ide o vývoj zmien zákonov a právnych predpisov. V súlade s ustanoveniami článku 21 (Spoločný výbor) tejto dohody môže ktorákoľvek strana dohody požiadať o zasadnutie spoločného výboru, aby výbor preskúmal akúkoľvek otázku týkajúcu sa uplatňovania tohto článku.

Zástupcovia leteckých dopravcov

3. Leteckí dopravcovia každej strany dohody majú právo zriadiť si na území druhej strany dohody pobočku a zariadenia potrebné na poskytovanie leteckej dopravy v zmysle tejto dohody.

4. Leteckí dopravcovia každej strany dohody majú nárok v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi druhej strany dohody, ktoré sa týkajú vstupu, pobytu a zamestnania, priviesť a ponechať na území druhej strany dohody obchodný, riadiaci, predajný, technický, prevádzkový a iný odborný personál potrebný na zabezpečovanie leteckej dopravy. Obe strany dohody v prípade potreby uľahčia a urýchlia udeľovanie pracovných povolení pre personál zamestnaný v kanceláriách v súlade s týmto odsekom vrátane personálu vykonávajúceho určité dočasné úlohy, ktoré nepresiahnu deväťdesiat (90) dní, s výhradou platných zákonov a právnych predpisov. Leteckí dopravcovia obidvoch strán dohody nie sú povinní mať miestnych partnerov.

Pozemná obsluha

5. a) Bez toho, aby bolo dotknuté ďalej uvedené písmeno b), má každý letecký dopravca strany dohody na území druhej strany dohody:

i) právo vykonávať svoju vlastnú pozemnú obsluhu (ďalej len „pozemná obsluha pre vlastnú potrebu“) alebo

ii) právo vybrať si spomedzi konkurenčných dodávateľov, ktorí poskytujú úplné alebo čiastočné služby pozemnej obsluhy, ak je týmto dodávateľom na základe zákonov a iných právnych predpisov každej strany dohody povolený prístup na trh a ak sa títo dodávatelia nachádzajú na trhu.

b) Práva stanovené v bodoch i) a ii) písmena a) tohto odseku podliehajú výhradne špecifickým priestorovým a kapacitným obmedzeniam vyplývajúcim z potreby zabezpečiť úplne bezpečnú prevádzku letiska. Ak takýmito obmedzeniami dochádza k bráneniu alebo obmedzovaniu pozemnej obsluhy pre vlastnú potrebu alebo ak neexistuje účinná hospodárska súťaž medzi dodávateľmi, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy, dotknutá strana dohody zabezpečí, aby boli všetky tieto služby dostupné všetkým leteckým dopravcom za rovnakých a primeraných podmienok a aby sadzby za tieto služby boli stanovené podľa príslušných objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.

6. Každý dodávateľ, ktorý poskytuje služby pozemnej obsluhy pre vlastnú potrebu, či už letecký dopravca alebo iný dodávateľ, má na území druhej strany dohody právo poskytovať služby pozemnej obsluhy pre vlastnú potrebu leteckým dopravcom pôsobiacim na tom istom letisku na základe oprávnenia a v súlade s platnými zákonmi a inými právnymi predpismi.

Pridelovanie prevádzkových intervalov na letiskách

7. Každá strana dohody zabezpečí, aby sa jej postupy, usmernenia a predpisy v súvislosti s riadením prevádzkových intervalov uplatniteľné na letiskách na jej území uplatňovali nezávislým, transparentným, účinným a nediskriminačným spôsobom a aby nevytvárali prekážku prístupu na trh.

Prevádzkové plány, programy a cestovné poriadky

8. Ktorákoľvek strana dohody môže pre informáciu požiadať o prevádzkové plány, programy a cestovné poriadky leteckej dopravy prevádzkované podľa tejto dohody. Ak si ktorákoľvek strana dohody vyžiada takéto informácie, musí obmedziť administratívne zaťaženie sprostredkovateľských subjektov leteckej dopravy a leteckých dopravcov druhej strany dohody spojené s týmito požiadavkami a postupmi na minimálnu úroveň.

Predaj, miestne výdavky a prevod finančných prostriedkov

9. Ktorýkoľvek letecký dopravca každej strany dohody má právo zaoberať sa predajom služieb leteckej dopravy a ich doplnkových služieb na území druhej strany dohody na vlastný účet alebo na účet iného leteckého dopravcu priamo a/alebo podľa svojho rozhodnutia prostredníctvom svojich obchodných zástupcov alebo iných sprostredkovateľov, ktorých určí letecký dopravca, alebo prostredníctvom internetu alebo iným dostupným spôsobom. Každý letecký dopravca má právo predávať tieto dopravné služby a ktokoľvek má právo si tieto dopravné služby kúpiť v mene daného územia alebo vo voľne zmeniteľných menách v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi týkajúcimi sa meny.

10. Leteckému dopravcovi každej strany dohody sa umožní, aby miestne výdavky vrátane ale nie výlučne nákupu pohonných hmôt na území druhej strany dohody uhradil v miestnej mene alebo vo voľne zmeniteľných menách v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi týkajúcimi sa meny a zahraničného obchodu.

11. Ktorýkoľvek letecký dopravca má na požiadanie právo kedykoľvek, akýmkoľvek spôsobom a voľne bez obmedzení a zdanenia a na základe platného úradného kurzu v čase podania žiadosti o prevod zmeniť nadmerné príjmy z miestneho podnikania na voľne zmeniteľné meny a previesť ich na územie ktorejkoľvek krajiny podľa svojho výberu.

Na administratívne postupy spojené so zmenou a prevodom nadmerných príjmov sa vzťahujú platné právne predpisy týkajúce sa meny každej zo strán dohody. Zmena a prevod nepodliehajú žiadnym poplatkom, okrem poplatkov, ktoré bežne žiadajú banky za ich vykonanie.

Dohody o obchodnej spolupráci

12. Pri vykonávaní alebo poskytovaní služieb leteckej dopravy podľa tejto dohody môže ktorýkoľvek letecký dopravca strany dohody uzatvárať dohody o obchodnej spolupráci, ako sú napríklad dohody o vyhradení časti kapacity miest alebo dohody o spoločnom označovaní liniek s:

a) jedným alebo viacerými leteckými dopravcami strán dohody a

b) jedným alebo viacerými leteckými dopravcami tretej krajiny a

c) jedným alebo viacerými povrchovými, pozemnými alebo námornými dopravcami z ktorejkoľvek krajiny

za predpokladu, že: i) prevádzkujúci letecký dopravca má príslušné dopravné práva a ii) obchodní dopravcovia majú príslušné oprávnenia pre určenú trať a iii) tieto dohody spĺňajú požiadavky týkajúce sa bezpečnosti a hospodárskej súťaže, ktoré sa pri takýchto dohodách bežne uplatňujú.

13. V prípade letu na účely osobnej dopravy, na ktorý sa vzťahuje dohoda o obchodnej spolupráci, kupujúci musí byť informovaný pri kúpe letenky alebo pri registrácii, v každom prípade však pred nastúpením do lietadla, ak ide o prípojný let, pre ktorý sa nevyžaduje

odbavenie, o tom, ktorí dopravní prevádzkovatelia budú prevádzkovať jednotlivé úseky služby.

Intermodálne služby

14. Pokiaľ ide o dopravu cestujúcich, poskytovatelia povrchovej dopravy nepodliehajú zákonom ani iným právnym predpisom, ktorými sa riadi letecká doprava, a to výhradne na základe toho, že túto povrchovú dopravu ponúka letecký dopravca pod vlastným menom.

15. Bez toho, aby bolo dotknuté ktorékoľvek iné ustanovenie tejto dohody, sa leteckým dopravcom a nepriamym poskytovateľom nákladnej prepravy strán dohody bez obmedzenia povolí v súvislosti s medzinárodnou leteckou dopravou využívať akúkoľvek povrchovú nákladnú dopravu na miesta alebo z miest na území strán dohody alebo tretích krajín vrátane dopravy na všetky medzinárodne uznávané letiská alebo z nich so zariadeniami na colné odbavenie a v prípade potreby vrátane práv na prepravu nákladu pod colným dohľadom podľa uplatniteľných zákonov a iných právnych predpisov. V prípade takéhoto nákladu, či už sa presúva povrchovou dopravou alebo letecky, sa zabezpečí prístup k letiskovému colnému odbaveniu a zariadeniam. Leteckí dopravcovia sa môžu rozhodnúť, či si budú zabezpečovať povrchovú dopravu sami alebo ju zveria iným povrchovým dopravcom vrátane iných leteckých dopravcov alebo nepriamych poskytovateľov služieb leteckej nákladnej dopravy. Takéto intermodálne nákladné služby možno poskytovať za jednu paušálnu cenu zahŕňajúci kombinovanú leteckú a povrchovú dopravu, pokiaľ zasielateľia nie sú uvedení do omylu s ohľadom na povahu a podmienky tejto dopravy.

Franchising a označovanie

16. Leteckí dopravcovia každej strany dohody sú oprávnení uzatvárať franchisingové zmluvy alebo dohody o označovaní so spoločnosťami vrátane leteckých dopravcov každej strany dohody alebo tretích krajín, pokiaľ leteckí dopravcovia majú príslušné oprávnenie a spĺňajú podmienky stanovené v zákonoch a iných právnych predpisoch, ktoré strany dohody uplatňujú na takéto dohody, najmä na tie, ktoré si vyžadujú uvedenie totožnosti leteckého dopravcu prevádzkujúceho túto službu.

Prenájom

17. Leteckí dopravcovia každej strany dohody môžu uzatvárať dohody na poskytnutie lietadiel s posádkou alebo bez nej na účely prevádzkovania medzinárodnej leteckej dopravy s:

- a) ktorýmkoľvek leteckým dopravcom strán dohody a
- b) jedným alebo viacerými leteckými dopravcami tretích krajín,

pokiaľ všetci účastníci týchto dohôd majú príslušné oprávnenia a spĺňajú podmienky stanovené podľa zákonov a iných právnych predpisov, ktoré strany dohody uplatňujú na takéto dohody. Žiadna strana dohody nebude vyžadovať, aby letecký dopravca, ktorý

poskytuje lietadlá, vlastnil pre trate, na ktorých budú lietadlá prevádzkované, dopravné práva podľa tejto dohody. Strany dohody môžu žiadať, aby tieto dohody schválili ich príslušné orgány. Ak jedna zo strán dohody žiada na nediskriminačnom základe takéto schválenie, obmedzí administratívne zaťaženie leteckých dopravcov na schvaľovací proces na minimálnu úroveň.

ČLÁNOK 9

Clá a poplatky

1. Lietadlá prevádzkované v rámci medzinárodnej leteckej dopravy leteckými dopravcami jednej strany dohody, ich bežné vybavenie, pohonné hmoty, mazivá, spotrebné technické zásoby, pozemné zariadenia, náhradné diely (vrátane motorov), palubné zásoby (obsahujúce najmä potraviny, nápoje a liehoviny, tabak a iné produkty určené na použitie cestujúcimi alebo predaj cestujúcim v obmedzenom množstve počas letu) a ďalšie predmety určené na využívanie alebo využívané výlučne v súvislosti s prevádzkou alebo údržbou lietadla v medzinárodnej leteckej doprave, sú pri prilete na územie druhej strany dohody na základe reciprocity oslobodené od všetkých dovozných obmedzení, daní z nehnuteľností, kapitálových poplatkov, colných poplatkov, spotrebných daní a podobných poplatkov a odvodov, ktoré a) ukladajú štátne alebo miestne orgány alebo Európska únia a b) nie sú založené na cene za poskytované služby, pokiaľ toto vybavenie a zásoby zostanú na palube lietadla.

2. Na základe reciprocity sú tiež oslobodené od týchto daní, ciel, poplatkov a odvodov uvedených v odseku 1 tohto článku s výnimkou poplatkov vychádzajúcich z ceny za poskytnuté služby:

a) palubné zásoby, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie jednej strany dohody a nakladajú na palubu v primeraných množstvách na použitie v odlietajúcom lietadle leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktorý zabezpečuje medzinárodnú leteckú dopravu, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím;

b) pozemné vybavenie a náhradné diely (najmä motory) dovezené na územie jednej strany dohody na účely servisu, údržby alebo opravy lietadiel leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktorý zabezpečuje medzinárodnú leteckú dopravu;

c) pohonné hmoty, mazivá a spotrebné technické zásoby v lietadle, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie jednej strany dohody na použitie v lietadle leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktorý zabezpečuje medzinárodnú leteckú dopravu, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím;

d) v súlade s colnými právnymi predpismi každej strany dohody tlačoviny, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie jednej strany dohody a vezmú sa na palubu na použitie v odlietajúcom lietadle leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktorý zabezpečuje medzinárodnú leteckú dopravu, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím a

e) bezpečnostné vybavenie a vybavenie bezpečnostnej ochrany používané na letiskách alebo nákladných termináloch.

3. Bez ohľadu na akékoľvek iné ustanovenie, ktoré by bolo v rozpore s týmto ustanovením, nič v tejto dohode nebráni jednej strane dohody v tom, aby na nediskriminačnom základe uložila dane, odvody, clá alebo poplatky na pohonné hmoty dodané na jej území na použitie v lietadlách leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje lety medzi dvoma miestami na jej území.

4. Bežné palubné vybavenie, ako aj materiál, zásoby a náhradné diely uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku, ktoré sa zvyčajne ponechávajú na palube lietadla prevádzkovaného leteckým dopravcom jednej strany dohody, sa môžu vyložiť na území druhej strany dohody len s predchádzajúcim súhlasom colných orgánov danej strany dohody a môže byť potrebné držať ich pod dohľadom alebo kontrolou uvedených orgánov až dovtedy, kým sa nevyvezú naspäť alebo sa s nimi v súlade s platnými colnými právnymi predpismi obidvoch strán dohody nenaloží inak.

5. Výnimky stanovené v tomto článku sa uplatňujú aj vtedy, keď leteckí dopravcovia jednej strany dohody uzavreli s iným leteckým dopravcom, ktorý obdobne využíva takéto výnimky udelené druhou stranou dohody, zmluvu o pôžičke alebo prevode položiek uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku na územie druhej strany dohody.

6. Žiadne ustanovenie tejto dohody nebráni žiadnej strane dohody v tom, aby uložila dane, odvody, clá alebo poplatky na tovar predávaný na iný účel ako na spotrebu cestujúcimi na palube na úseku leteckej dopravnej služby medzi dvoma miestami na jej území, na ktorých je povolený nástup do lietadla a výstup z neho.

7. Batožina a náklad v priamom tranzite cez územie strany dohody sú oslobodené od daní, colných poplatkov a iných podobných odvodov, ktoré nevychádzajú z ceny za poskytovanú službu.

8. Na vybavenie a zásoby uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku sa môže vzťahovať požiadavka, aby boli držané pod dohľadom alebo kontrolou príslušných orgánov.

9. Ustanoveniami tejto dohody sa neovplyvňuje oblasť dane z pridanej hodnoty (DPH) s výnimkou tejto dane uloženej na dovoz.

10. Ustanovenia príslušných dohovorov, ktoré sú v platnosti medzi členským štátom a Tuniskom s cieľom predchádzať dvojitému zdaneniu príjmov a kapitálu, sa touto dohodou nemenia.

ČLÁNOK 10

Poplatky za použitie služby

1. S výhradou prechodných ustanovení uvedených v prílohe I k tejto dohode strany dohody dbajú na to, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy zabezpečovali

prinajmenšom vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ako sa uvádza v časti A prílohy II.

2. Každá strana dohody zabezpečí, aby poplatky za používanie leteckých navigačných služieb a služieb riadenia letovej prevádzky, ktoré jej príslušné finančné orgány alebo subjekty môžu ukladať leteckým dopravcom druhej strany dohody, vychádzali z nákladov a aby neboli diskriminačné. V žiadnom prípade nesmú byť leteckým dopravcom druhej strany dohody tieto poplatky za použitie služby uložené za podmienok menej výhodných, ako sú najvýhodnejšie podmienky priznané inému leteckému dopravcovi.

3. Každá strana dohody zabezpečí, aby boli poplatky za používanie zariadení a služieb letísk, zariadení a služieb spojených s leteckou bezpečnostnou ochranou a súvisiacich zariadení a služieb, ktoré jej príslušné finančné orgány alebo subjekty môžu ukladať leteckým dopravcom druhej strany dohody, s výnimkou poplatkov za poskytnutie služieb uvedených v článku 8 ods. 5 (Obchodné príležitosti) tejto dohody, spravodlivé, primerané a nediskriminačné a aby nediskriminovali na základe štátnej príslušnosti a boli spravodlivo rozdelené medzi jednotlivé kategórie používateľov. Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 ods. 1 (Manažment letovej prevádzky), môžu tieto poplatky odrážať, ale nie prevyšovať úplné náklady príslušných finančných úradov alebo orgánov na poskytovanie príslušných zariadení a služieb letísk, zariadení a služieb spojených s leteckou bezpečnostnou ochranou na letisku alebo v rámci príslušného letiskového systému. V týchto poplatkoch môže byť zahrnutá primeraná návratnosť aktív po započítaní odpisov. Zariadenia a služby, za ktoré sa účtujú poplatky za použitie, sa poskytujú efektívne a hospodárne. V žiadnom prípade nesmú byť leteckým dopravcom druhej strany dohody tieto poplatky uložené za podmienok menej výhodných, ako sú najvýhodnejšie podmienky priznané inému leteckému dopravcovi v čase uloženia týchto poplatkov.

4. Každá strana dohody požaduje, aby príslušné finančné orgány alebo subjekty na jej území za poplatky a leteckí dopravcovia, ktorí využívajú služby a zariadenia, začali konzultácie a výmenu informácií, ktoré môžu byť potrebné na presné preskúmanie primeranosti poplatkov za použitie služby v súlade so zásadami odsekov 2 a 3 tohto článku. Každá strana dohody zabezpečí, aby príslušné finančné orgány alebo subjekty informovali v primeranom čase používateľov o akomkoľvek návrhu na zmenu poplatkov za použitie služby, aby používatelia mohli vyjadriť svoj názor a predložiť svoje pripomienky.

ČLÁNOK 11

Letecké cestovné a sadzby

1. Strany dohody povoľujú svojim leteckým dopravcom, aby slobodne stanovovali letecké cestovné a sadzby na základe slobodnej a spravodlivej hospodárskej súťaže.

2. Každá strana dohody môže nediskriminačným spôsobom žiadať, aby leteckí dopravcovia obidvoch strán dohody jednoducho a len na informačné účely oznámili svojim

príslušným orgánom cestovné a sadzby, ktoré stanovili za služby s odletom z jej územia. Toto oznámenie možno od leteckých dopravcov žiadať najskôr pri stanovení počiatočného leteckého cestovného a sadzieb.

3. Príslušné orgány môžu medzi sebou viesť rokovania okrem iného o takých záležitostiach, ako sú požiadavky a postupy vo vzťahu k oznamovaniu leteckého cestovného a sadzieb, ako aj neoprávnené, neprimerané, diskriminačné alebo dotované ceny.

ČLÁNOK 12

Štatistiky

1. Každá strana dohody poskytne druhej strane dohody na nediskriminačnom základe dostupné štatistiky týkajúce sa leteckej dopravy prevádzkovej podľa tejto dohody, ktoré možno v primeranej miere vyžadovať v súlade s príslušnými zákonmi a inými právnymi predpismi obidvoch strán dohody.

2. Strany dohody spolupracujú najmä v rámci spoločného výboru podľa článku 21 (Spoločný výbor) tejto dohody s cieľom uľahčiť vzájomnú výmenu štatistických informácií na účely monitorovania rozvoja leteckých dopravných služieb podľa tejto dohody.

HLAVA II

REGULAČNÁ SPOLUPRÁCA

ČLÁNOK 13

Bezpečnosť leteckej dopravy

1. S výhradou prechodných ustanovení uvedených v prílohe I k tejto dohode strany dohody dbajú na to, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy zabezpečovali prinajmenšom vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ako sa uvádza v časti B prílohy II.

2. Príslušné orgány strán dohody uznávajú na účely vykonávania leteckej dopravy podľa tejto dohody platnosť osvedčení letovej spôsobilosti, osvedčení o spôsobilosti a vydaných licencií alebo licencií vyhlásených druhou stranou dohody za platné, ktoré sú stále v platnosti za predpokladu, že požiadavky upravujúce vydávanie alebo platnosť týchto osvedčení a licencií sú prinajmenšom rovnaké ako minimálne normy, ktoré možno stanoviť na základe dohovoru. Príslušné orgány však môžu na účely preletu nad ich územím odmietnuť uznať platnosť osvedčení spôsobilosti a licencií, ktoré ich vlastným štátnym príslušníkom udelili alebo ktorých platnosť v prospech ich vlastných štátnych príslušníkov potvrdili orgány druhej strany.

3. Strany dohody môžu kedykoľvek požiadať o konzultácie týkajúce sa platných bezpečnostných noriem druhej strany dohody.

4. Strany dohody dbajú na to, aby sa lietadlo jednej strany dohody, ktoré je podozrivé z nedodržania medzinárodných noriem v oblasti bezpečnosti leteckej dopravy zavedených podľa dohovoru a ktoré pristáva na letiskách určených pre medzinárodnú leteckú dopravu na území druhej strany dohody, podrobilo inšpekciám na odbavovacej ploche vykonávaným príslušnými orgánmi druhej strany dohody, na palube a v okolí lietadla s cieľom overiť platnosť dokladov lietadla a jeho posádky, ako i viditeľného stavu lietadla a jeho vybavenia.

5. Príslušné orgány ktorejkoľvek strany dohody môžu bezodkladne prijať všetky vhodné opatrenia, pokiaľ majú dôvod na domnievanie sa, že:

a) lietadlo, komponent lietadla alebo prevádzka nespĺňajú minimálne normy stanovené podľa dohovoru alebo regulačných požiadaviek uvedených v časti B prílohy II k tejto dohode, prípadne

b) existujú vážne obavy, že lietadlo alebo prevádzka lietadla možno nespĺňa minimálne normy stanovené podľa dohovoru alebo regulačných požiadaviek uvedených v časti B prílohy II k tejto dohode, prípadne

c) existujú vážne obavy, že minimálne normy stanovené podľa dohovoru alebo regulačných požiadaviek uvedených v časti B prílohy II k tejto dohode sa možno nedržiavajú alebo sa možno uplatňujú nesprávnym spôsobom.

6. Ak príslušné orgány jednej strany dohody prijímú opatrenia podľa odseku 5, bezodkladne o tom informujú príslušné orgány druhej strany dohody a predložia odôvodnenie svojich opatrení.

7. Každé opatrenie prijaté jednou stranou dohody podľa odseku 5 tohto článku sa zruší, keď zaniknú dôvody, pre ktoré bolo prijaté.

8. Ak sa opatrenia prijaté na základe uplatnenia odseku 5 aj naďalej uplatňujú, aj keď dôvod na ich prijatie už pominul, strany dohody môžu vec predložiť spoločnému výboru.

ČLÁNOK 14

Bezpečnostná ochrana leteckej dopravy

1. S výhradou prechodných ustanovení uvedených v prílohe I k tejto dohode strany dohody dbajú na to, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy zabezpečovali prinajmenšom vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ako sa uvádza v časti C prílohy II.

2. Strany dohody môžu pri plnom zohľadnení a dodržiavaní ich príslušných zvrchovaností súhlasiť s tým, aby druhá strana dohody navštívila jedno alebo viacero jej letísk na účely overenia uplatňovania opatrení bezpečnostnej ochrany leteckej dopravy. Strany dohody zavedú potrebné mechanizmy na zabezpečenie výmeny informácií o výsledkoch takýchto návštev.

3. Strany dohody opätovne potvrdzujú svoje vzájomné záväzky zabezpečovať bezpečnostnú ochranu civilného letectva voči protiprávnym činom, a najmä svoje záväzky podľa dohovoru, Dohovoru o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla podpísaného v Tokiu 14. septembra 1963, Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel podpísaného v Haagu 16. decembra 1970, Dohovoru o potlačení protiprávných činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva podpísaného v Montreale 23. septembra 1971, Protokolu o potláčaní násilných činov na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu podpísaného v Montreale 24. februára 1988 a Dohovoru o značkovanií plastických trhavín na účely detekcie podpísaného v Montreale 1. marca 1991, pokiaľ sú obidve strany dohody stranami týchto dohovorov, ako aj všetkých ostatných dohovorov a protokolov týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany civilného letectva, ku ktorým obidve strany dohody pristúpili.

4. Strany dohody si na požiadanie navzájom poskytnú pomoc potrebnú na zabránenie protiprávnemu zmocneniu sa lietadla a iným protiprávnym činom proti bezpečnosti tohto lietadla, jeho cestujúcich a posádky, letísk a zariadení a služieb leteckej navigácie, ako aj každému inému ohrozeniu bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

5. Strany dohody vo svojich vzájomných vzťahoch konajú v súlade s normami bezpečnostnej ochrany letectva a s odporúčanými postupmi stanovenými ICAO a označenými ako prílohy k Chicagskému dohovoru, pokiaľ tieto postupy samy uplatňujú, a to v takom rozsahu, v akom sa tieto ustanovenia vzťahujú na strany dohody. Strany dohody vyžadujú, aby prevádzkovatelia lietadiel zapísaných v ich registri, prevádzkovatelia lietadiel s hlavným

miestom podnikania alebo trvalým sídlom na ich území a prevádzkovatelia letísk na ich území konali v súlade s týmito ustanoveniami o bezpečnostnej ochrane letectva.

6. Každá strana dohody dbá na to, aby sa na jej území uplatňovali účinné opatrenia na ochranu civilného letectva pred protiprávnymi činmi, vrátane, avšak nie výlučne, detekčnej kontroly cestujúcich a ich príručnej batožiny, podanej batožiny, prehliadky a bezpečnostnej kontroly osôb iných ako cestujúcich, vrátane kontroly posádky, ako aj nimi prepravovaných predmetov, prehliadky a bezpečnostnej kontroly nákladu, poštových zásielok, zásob lietadla a letiskových dodávok a kontroly vstupu do letovej časti letiska a vyhradených bezpečnostných priestorov letiska. Účelom týchto opatrení je čeliť prípadnému zvýšenému ohrozeniu v súvislosti s bezpečnostnou ochranou leteckej dopravy. Každá strana dohody súhlasí s tým, že sa od prevádzkovateľov lietadiel môže vyžadovať dodržiavanie ustanovení o bezpečnostnej ochrane letectva uvedených v odseku 5 tohto článku a iných ustanovení o bezpečnostnej ochrane letectva, ktoré druhá strana dohody vyžaduje pri vstupe na jej územie, pri jeho opustení alebo počas pobytu na jej území.

7. So zreteľom na zvrchovanosť druhej strany dohody môže prvá strana dohody prijať opatrenia bezpečnostnej ochrany týkajúce sa vstupu na jej územie, ako aj núdzové opatrenia s cieľom čeliť konkrétnej hrozbe v oblasti bezpečnosti, ktoré sa musia bezodkladne oznámiť druhej strane dohody. Každá strana dohody starostlivo preskúma akúkoľvek žiadosť druhej strany dohody o primerané osobitné opatrenia bezpečnostnej ochrany pri konkrétnom ohrození a prvá strana dohody zoberie do úvahy opatrenia bezpečnostnej ochrany, ktoré už druhá strana dohody uplatňuje, a jej stanovisko. Každá strana dohody však uznáva, že žiadnym ustanovením tohto článku nie je obmedzené právo ktorejkoľvek strany dohody odmietnuť vstup na jej územie akémukoľvek letu, o ktorom sa domnieva, že predstavuje hrozbu pre jej bezpečnostnú ochranu. Okrem prípadu, keď to nie je v núdzovej situácii možné, každá strana dohody vopred informuje druhú stranu dohody o všetkých osobitných opatreniach bezpečnostnej ochrany, ktoré plánuje zaviesť a ktoré by mohli mať významný finančný alebo prevádzkový vplyv na služby leteckej dopravy poskytované podľa tejto dohody. Každá strana dohody môže požiadať o zasadnutie spoločného výboru na prediskutovanie takýchto opatrení bezpečnostnej ochrany, ako sa uvádza v článku 21 (Spoločný výbor) tejto dohody.

8. Ak nastane incident alebo hrozba incidentu protiprávneho zmocnenia sa lietadla alebo iného protiprávneho činu proti bezpečnosti tohto lietadla, jeho cestujúcich a posádky, letísk alebo zariadení a služieb leteckej navigácie, pomáhajú si strany dohody navzájom prostredníctvom komunikácie a iných vhodných opatrení s cieľom rýchlo a bezpečne ukončiť tento incident alebo jeho hrozbu.

9. Každá strana dohody prijme všetky uskutočniteľné opatrenia, aby lietadlo, ktoré je predmetom protiprávneho zmocnenia sa alebo iných protiprávných činov a ktoré sa nachádza na zemi na území tejto strany, zadržala na zemi, okrem prípadov, keď si jeho odlet vyžaduje prvoradá povinnosť chrániť ľudské životy. Takéto opatrenia sa pokiaľ možno prijímajú na základe vzájomných konzultácií.

10. Ak má niektorá strana dohody primeraný dôvod domnievať sa, že druhá strana dohody sa odchyľila od ustanovení tohto článku o bezpečnostnej ochrane letectva, táto strana dohody požiada o bezodkladné konzultácie s druhou stranou dohody.

11. Bez toho, aby bol dotknutý článok 4 (Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie alebo obmedzenie oprávnenia) tejto dohody, ak sa nedosiahne uspokojivá dohoda do pätnástich (15) dní od dátumu žiadosti, bude to predstavovať dôvod na pozastavenie, zamietnutie, obmedzenie alebo uloženie podmienok na prevádzkové oprávnenie jedného alebo viacerých leteckých dopravcov druhej strany dohody.

12. Ak si to vyžiada bezprostredné alebo mimoriadne ohrozenie, môže ktorákoľvek strana dohody prijať predbežné opatrenie pred uplynutím pätnástich (15) dní od lehoty stanovenej v odseku 11 tohto článku.

13. Akékoľvek opatrenie prijaté v súlade s odsekom 11 tohto článku sa zruší po tom, ako druhá strana dohody dosiahne plný súlad s ustanoveniami tohto článku.

ČLÁNOK 15

Manažment letovej prevádzky

1. S výhradou prechodných ustanovení uvedených v prílohe I k tejto dohode strany dohody dbajú na to, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy zabezpečovali prinajmenšom vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ako sa uvádza v časti D prílohy II k tejto dohode, a v oblastiach, ktoré nie sú upravované právnymi predpismi Európskej únie, vykonávanie postupov ICAO pre letecké navigačné služby za podmienok uvedených ďalej.

2. Strany dohody sa zaväzujú k najvyššiemu stupňu spolupráce v oblasti manažmentu letovej prevádzky s cieľom rozšíriť jednotné európske nebo o Tunisko, aby sa zlepšili súčasné bezpečnostné normy a celková efektívnosť leteckej dopravy v Európe, optimalizovali sa kapacity a minimalizovali sa meškania. Na tento účel sa Tunisko zapojí do práce Výboru pre jednotné nebo ako pozorovateľ. Spoločný výbor je zodpovedný za monitorovanie a uľahčenie spolupráce v oblasti manažmentu letovej prevádzky.

3. Na účely uľahčenia dosahovania cieľov jednotného európskeho neba na svojich územiach:

a) Tunisko prijme potrebné opatrenia, aby prispôbilo svoje letecké navigačné služby, inštitucionálne štruktúry a dozor v oblasti manažmentu letovej prevádzky jednotnému európskemu nebu okrem iného aj v oblasti bezpečnosti leteckej dopravy;

b) Tunisko najmä zriadi príslušný vnútroštátny kontrolný orgán, ktorý bude prinajmenšom funkčne nezávislý od poskytovateľa alebo poskytovateľov leteckých navigačných služieb;

c) Európska únia pridruží Tunisko k príslušným prevádzkovým iniciatívam v oblasti leteckých navigačných služieb, vzdušného priestoru a interoperability, ktoré vychádzajú z jednotného európskeho neba, najmä prostredníctvom:

- i) spolupráce s Tuniskom, pokiaľ ide o funkčný blok vzdušného priestoru, alebo jeho pridruženia k tomuto bloku;
- ii) účasti v sieťových funkciách jednotného európskeho neba, najmä pokiaľ ide o výmenu údajov o dopravných tokoch;
- iii) zosúladenia s plánmi vykonávania programu SESAR;
- iv) posilnenia interoperability a

d) strany dohody spolupracujú v oblasti výkonnostnej schémy Európskej únie s cieľom optimalizovať celkovú efektívnosť letov, znižovať náklady a zlepšiť bezpečnosť a kapacitu existujúcich systémov. Spolupráca sa bude okrem iného týkať nástrojov opatrení na sledovanie ukazovateľov výkonnosti a použitia nástrojov v oblasti riadenia a koncepcie vzdušného priestoru.

ČLÁNOK 16

Ochrana životného prostredia

1. S výhradou prechodných ustanovení uvedených v prílohe I k tejto dohode strany dohody dbajú na to, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy zabezpečovali prinajmenšom vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ako sa uvádza v časti E prílohy II.

2. Strany dohody zdôrazňujú dôležitosť ochrany životného prostredia, pričom podporujú udržateľný rozvoj leteckej dopravy. Strany dohody majú v úmysle spolupracovať, aby identifikovali hrozby súvisiace s vplyvom leteckej dopravy na životné prostredie.

3. Strany dohody uznávajú dôležitosť spolupráce na účely posúdenia a minimalizovania vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie v súlade s cieľmi tejto dohody.

4. Strany dohody uznávajú dôležitosť boja proti zmenám klímy a emisiám skleníkových plynov v oblasti leteckej dopravy na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni. Strany dohody súhlasia, že zintenzívnia spoluprácu v týchto otázkach aj na základe príslušných multilaterálnych dohôd, okrem iného zavedú globálne trhové opatrenia, tak ako boli schválené na 39. zasadnutí ICAO, a použijú mechanizmus udržateľného rozvoja, ako sa stanovuje v článku 6.4 Parížskej dohody prijatej na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy, na rozvoj globálnych medzinárodných trhových opatrení s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov v leteckej doprave, a akéhokoľvek iného aspektu stanoveného v článku 6 s výnimočným významom pre emisie skleníkových plynov spôsobené leteckou dopravou.

5. Strany dohody sa zaväzujú vzájomne si vymieňať informácie a viesť pravidelný dialóg na úrovni expertov na posilnenie spolupráce s cieľom minimalizovať vplyv leteckej dopravy na životné prostredie, vrátane informácií o:

a) výskume a vývoji leteckých technológií šetrných k životnému prostrediu;

b) inovácií v manažmente letovej prevádzky na minimalizovanie vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie;

c) výskume a vývoji nových pohonných hmôt udržateľných pre leteckú dopravu;

d) výmene názorov na otázky týkajúce sa vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie a zníženia emisií v oblasti leteckej dopravy, ktoré majú vplyv na klímu a

e) zmierňovaní a monitorovaní hluku na minimalizovanie vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie.

6. Strany dohody sa takisto zaväzujú v súlade so svojimi právami a povinnosťami vyplývajúcimi z multilaterálnych záväzkov týkajúcich sa životného prostredia účinne posilniť okrem iného aj spoluprácu vo finančnej a technologickej oblasti pri prijímaní opatrení, ktorými sa majú znížiť emisie skleníkových plynov z medzinárodnej leteckej dopravy.

7. Strany dohody uznávajú dôležitosť prijímania príslušných opatrení na zabraňovanie a odstraňovanie vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie, pokiaľ tieto opatrenia budú úplne zlučiteľné s právami a povinnosťami, ktoré im vyplývajú podľa medzinárodného práva.

ČLÁNOK 17

Zodpovednosť leteckých dopravcov

Strany dohody opätovne potvrdzujú svoje záväzky podľa medzinárodných dohovorov, ktoré ratifikovali obidve strany dohody.

ČLÁNOK 18

Ochrana spotrebiteľov

S výhradou prechodných ustanovení uvedených v prílohe I k tejto dohode strany dohody dbajú na to, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy zabezpečovali prinajmenšom vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ako sa uvádza v časti F prílohy II.

ČLÁNOK 19

Sociálne aspekty

1. S výhradou prechodných ustanovení uvedených v prílohe I k tejto dohode strany dohody dbajú na to, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy zabezpečovali prinajmenšom vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ako sa uvádza v časti G prílohy II.
2. Strany dohody uznávajú dôležitosť preskúmania účinkov tejto dohody na pracovnú silu, zamestnanosť a pracovné podmienky. Strany dohody sa zaväzujú spolupracovať v otázkach zamestnanosti, na ktoré sa vzťahuje táto dohoda, najmä pokiaľ ide o vplyv na zamestnanosť, základné pracovné práva, pracovné podmienky, sociálnu ochranu a sociálny dialóg.
3. Strany dohody podporujú prostredníctvom svojich zákonov, právnych predpisov a činností vysokú úroveň ochrany v sociálnej a pracovnej oblasti civilného letectva.
4. Strany dohody uznávajú dôležitosť prospechu, ktorý prinášajú dôležité hospodárske výhody vyplývajúce z existencie otvorených a konkurenčných trhov a vysokých pracovných noriem pre zamestnancov. Strany dohody vykonávajú ustanovenia tejto dohody tak, aby podporili vysoké pracovné normy nezávisle od vlastníctva a povahy príslušných leteckých dopravcov a aby zabezpečili, že práva a zásady uvedené v ich príslušných právnych predpisoch nebudú ohrozené, ale naopak účinne vykonávané.
5. Strany dohody sa vo svojich právnych predpisoch a postupoch zaväzujú podporovať a účinne vykonávať základné pracovné normy uznané na medzinárodnej úrovni tak, ako sa uvádzajú v základných dohodách Medzinárodnej organizácie práce, ktoré Tunisko a členské štáty EÚ ratifikovali.
6. Strany dohody sa takisto zaväzujú podporovať iné medzinárodne uznávané normy a dohody platné v sociálnej a pracovnej oblasti civilného letectva a účinne ich vykonávať a uplatňovať vo svojich vnútroštátnych predpisoch.
7. Ktorákoľvek strana dohody môže požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru, aby preskúmal otázky súvisiace so zamestnanosťou, ktoré považuje za dôležité.

HLAVA III

INŠTITUCIONÁLNE USTANOVENIA

ČLÁNOK 20

Výklad a vykonávanie dohody

1. Strany dohody prijímú všetky vhodné opatrenia, či už všeobecné, alebo konkrétne, na zabezpečenie splnenia záväzkov vyplývajúcich z tejto dohody a zdržia sa akýchkoľvek opatrení, ktoré by mohli ohroziť dosiahnutie cieľov tejto dohody.
2. Každá strana dohody je na svojom vlastnom území zodpovedná za riadne vykonávanie tejto dohody.
3. Každá strana dohody poskytne druhej strane dohody všetky potrebné informácie a pomoc v zmysle uplatniteľných zákonov a iných právnych predpisov príslušnej strany dohody v prípade vyšetrovania prípadných porušení predpisov, ktoré uskutočňuje táto druhá strana dohody v rámci svojich príslušných kompetencií stanovených v tejto dohode.
4. Keď strany dohody konajú v rozsahu právomocí, ktoré im boli touto dohodou udelené, vo veciach, ktoré sú v záujme druhej strany dohody a ktoré sa týkajú orgánov a podnikov tejto druhej strany dohody, príslušné orgány druhej strany dohody musia byť o tom informované v plnom rozsahu a pred prijatím konečného rozhodnutia musia dostať príležitosť na vyjadrenie sa.

ČLÁNOK 21

Spoločný výbor

1. Týmto sa zriaďuje spoločný výbor zložený zo zástupcov strán dohody (ďalej len „spoločný výbor“), ktorý je zodpovedný za správu tejto dohody a zabezpečuje jej riadne vykonávanie. Na tento účel predkladá odporúčania a prijíma rozhodnutia v prípadoch uvedených v tejto dohode.
2. Spoločný výbor pracuje a prijíma rozhodnutia na základe konsenzu. Rozhodnutia, ktoré prijme spoločný výbor, sú pre zmluvné strany záväzné.
3. Spoločný výbor prijme na základe rozhodnutia vlastný rokovací poriadok.
4. Spoločný výbor zasadá podľa potreby, najmenej však raz za rok. Každá strana dohody môže požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru.
5. Strana dohody môže požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru s cieľom vyriešiť akúkoľvek otázku, ktorá sa týka výkladu alebo vykonávania tejto dohody. Také zasadnutie sa začne v čo najskorší možný dátum, a najneskôr do dvoch (2) mesiacov odo dňa prijatia žiadosti, ak sa strany dohody nedohodnú inak.
6. Na účely riadneho vykonávania tejto dohody si strany dohody vymieňajú informácie a na požiadanie ktorejkoľvek strany dohody uskutočňujú v rámci spoločného výboru konzultácie.
7. Spoločný výbor musí svojim rozhodnutím schváliť hodnotenie, ktoré Európska únia vykonala na posúdenie toho, či Tunisko vykonáva a uplatňuje regulačné požiadavky a normy

stanovené v právnych predpisoch Európskej únie a uvedené v bode 1 prílohy I k tejto dohode (prechodné ustanovenia).

8. Spoločný výbor preskúma otázky týkajúce sa investícií strán dohody do leteckých dopravcov alebo zmien účinnej kontroly leteckých dopravcov strán dohody.

9. Spoločný výbor rozvíja spoluprácu okrem iného aj prostredníctvom:

a) preskúmania podmienok trhu, ktoré majú vplyv na leteckú dopravu podľa tejto dohody;

b) reakcií na otázky spojené s podnikaním a obchodnými príležitosťami uvedenými v článku 8 (Obchodné príležitosti) tejto dohody, ktoré môžu okrem iného obmedziť prístup na trh a ohroziť harmonické fungovanie služieb leteckej dopravy vyplývajúcich z tejto dohody s cieľom nájsť účinné riešenie, aby sa zabezpečila spravodlivá hospodárska súťaž a aproximácia právnych predpisov a znížili regulačné obmedzenia pre prevádzku leteckej dopravy;

c) výmeny informácií vrátane zmien právnych predpisov, nariadení a politík príslušných strán dohody, ktoré môžu mať vplyv na leteckú dopravu;

d) posudzovaním oblastí, ktoré by bolo možné zahrnúť do tejto dohody, najmä vypracúvaním odporúčaní týkajúcich sa eventuálnych zmien tejto dohody alebo podmienok a postupov prístupu iných strán k tejto dohode;

e) preskúmania všeobecných otázok týkajúcich sa investícií, vlastníctva a kontroly;

f) rozvoja spolupráce regulačných orgánov a spoločného záväzku dosahovať vzájomné uznanie a aproximáciu pravidiel a opatrení;

g) podpory prípadných konzultácií v súvislosti s otázkami leteckej dopravy, ktorými sa zaoberajú medzinárodné organizácie a ktoré sa týkajú tretích krajín a multilaterálnych dohôd, najmä na účel posúdenia možnosti prijať spoločný prístup;

h) uľahčenia vzájomnej výmeny štatistických informácií na účely rozvoja služieb leteckej dopravy podľa tejto dohody a

i) preskúmania sociálnych dôsledkov dohody pri jej vykonávaní a vypracovaním vhodných reakcií na obavy, ktoré sa preukážu ako oprávnené.

10. Ak spoločný výbor neprijme rozhodnutie v danej otázke, ktorá bola predložená, do šiestich (6) mesiacov od dátumu postúpenia, strany dohody môžu prijať primerané dočasné ochranné opatrenia podľa článku 23 (Ochranné opatrenia) tejto dohody.

11. Táto dohoda nebráni spolupráci a vedeniu rokovaní medzi príslušnými orgánmi strán dohody nezávisle od spoločného výboru, okrem iného aj v oblasti bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti, životného prostredia, manažmentu letovej prevádzky, letiskovej infraštruktúry, hospodárskej súťaže a ochrany spotrebiteľov. Strany dohody musia informovať spoločný výbor o výsledkoch takejto spolupráce a rokovaní, ktoré môžu mať vplyv na vykonávanie tejto dohody.

ČLÁNOK 22

Riešenie sporov a rozhodcovské konanie

1. Akýkoľvek spor týkajúci sa uplatňovania alebo výkladu tejto dohody iný, ako sú otázky uvedené v článku 7 (Spravodlivá hospodárska súťaž) tejto dohody, ktorý sa nevyrieši na zasadnutí spoločného výboru, sa môže na rozhodnutie predložiť osobe alebo orgánu, na ktorom sa dohodli strany dohody. Ak sa takáto dohoda nedosiahne, ktorákoľvek zo strán dohody môže požiadať, aby sa spor predložil na rozhodcovské konanie v súlade so stanoveným postupom podľa tohto článku.

2. Žiadosť o rozhodcovské konanie sa písomne zasiela druhej strane dohody. Strana dohody, ktorá je sťažovateľom, vo svojej žiadosti identifikuje sporné opatrenie a vysvetlí dôvody nezlučiteľnosti daného opatrenia s ustanoveniami tejto dohody a dostatočne jasne uvedie právny základ sťažnosti.

3. Ak sa strany nedohodnú inak, rozhodcovské konanie vedie rozhodcovský súd zložený z troch rozhodcov, ktorý sa utvorí takto:

a) do dvadsiatich (20) dní odo dňa prijatia žiadosti o rozhodcovské konanie každá strana dohody určí rozhodcu. Do tridsiatich (30) dní od ich určenia si títo dvaja rozhodcovia na základe vzájomnej dohody určia tretieho rozhodcu, ktorý bude vykonávať funkciu predsedu rozhodcovského súdu.

b) ak sa jednej zo strán dohody nepodarí vymenovať rozhodcu, alebo ak tretí rozhodca nie je určený v súlade s písmenom a) tohto odseku, ktorákoľvek strana dohody môže požiadať predsedu rady ICAO, aby určil rozhodcu alebo prípadne rozhodcov do tridsiatich (30) dní odo dňa prijatia tejto žiadosti. Ak je predseda rady ICAO štátnym príslušníkom Tuniska alebo jedného z členských štátov, toto vymenovanie vykoná služobne najstarší podpredseda tejto rady, ktorý nemôže byť z uvedeného dôvodu vylúčený.

4. Deň, keď posledný z troch rozhodcov prijal vymenovanie, je dňom zriadenia rozhodcovského súdu.

5. Ak o to jedna zo strán dohody požiada, rozhodcovský súd rozhodne do desiatich (10) dní od svojho zriadenia v otázke naliehavosti predloženej veci.

6. Na žiadosť strany dohody môže rozhodcovský súd nariadiť druhej strane dohody, aby vykonala dočasné nápravné opatrenia do vynesenia konečného rozhodnutia rozhodcovského súdu.

7. Rozhodcovský súd informuje strany dohody o predbežnej správe do deväťdesiatich (90) dní od svojho zriadenia, pričom v správe vysvetlí skutkové zistenia, uplatniteľnosť príslušných ustanovení a základné odôvodnenia svojich zistení a odporúčaní. Ak usúdi, že túto lehotu nemožno dodržať, predseda rozhodcovského súdu o tom musí strany dohody písomne informovať a uviesť dôvody omeškania a deň, kedy súd predloží predbežnú správu.

V žiadnom prípade sa predbežná správa nesmie oznámiť po viac ako stodvadsiatich (120) dňoch od zriadenia súdu.

8. Ktorákoľvek strana dohody môže predložiť písomnú žiadosť rozhodcovskému súdu, aby preskúmal niektoré aspekty predbežnej správy do štrnástich (14) dní od jej oznámenia.

9. V naliehavom prípade rozhodcovský súd vyvinie maximálne úsilie, aby predložil svoju predbežnú správu do štyridsiaticich piatich (45) dní, najneskôr však do šesťdesiatich (60) dní od zriadenia rozhodcovského súdu. Ktorákoľvek strana dohody môže písomne požiadať rozhodcovský súd, aby preskúmal určité aspekty predbežnej správy do siedmich (7) dní od oznámenia tejto správy.

10. Po preskúmaní všetkých písomných pripomienok strán dohody k predbežnej správe rozhodcovský súd môže zmeniť svoju správu a vykonať akékoľvek ďalšie preskúmanie, ktoré bude považovať za potrebné. Zistenia záverečného rozhodnutia musia obsahovať dostatočný rozbor argumentov predložených vo fáze priebežného preskúmania a jasné odpovede na otázky a pripomienky strán dohody.

11. Rozhodcovský súd oznámi svoje záverečné rozhodnutie stranám dohody do stodvadsiatich (120) dní odo dňa svojho zriadenia. Ak usúdi, že túto lehotu nemožno dodržať, predseda rozhodcovského súdu o tom musí strany dohody písomne informovať a uviesť dôvody omeškania a deň predpokladaného oznámenia jeho záverečného rozhodnutia. V žiadnom prípade sa záverečné rozhodnutie nesmie oznámiť po viac ako stopäťdesiatich (150) dňoch od zriadenia rozhodcovského súdu.

12. V naliehavom prípade rozhodcovský súd vynaloží maximálne úsilie, aby vydal konečné rozhodnutie do šesťdesiatich (60) dní od svojho zriadenia. Ak usúdi, že túto lehotu nemožno dodržať, predseda rozhodcovského súdu o tom musí strany dohody písomne informovať a uviesť dôvody omeškania a deň predpokladaného oznámenia jeho záverečného rozhodnutia. V žiadnom prípade sa záverečné rozhodnutie nesmie vyniesť po viac ako sedemdesiatich piatich (75) dňoch od zriadenia rozhodcovského súdu.

13. Strany dohody môžu predložiť žiadosť o vysvetlenie konečného rozhodnutia do desiatich (10) dní od jeho oznámenia; akékoľvek vysvetlenie sa poskytne do pätnástich (15) dní od predloženia žiadosti.

14. Ak sa rozhodcovský súd domnieva, že nastalo porušenie tejto dohody a že príslušná strana dohody nekoná v súlade s konečným rozhodnutím súdu alebo nedospela k dohode a vzájomne prijateľnému riešeniu s druhou stranou dohody do štyridsiaticich (40) dní od oznámenia konečného rozhodnutia súdu, druhá strana dohody môže pozastaviť uplatňovanie porovnateľných výhod vyplývajúcich z tejto dohody alebo môže čiastočne prípadne úplne pozastaviť vykonávanie tejto dohody až dovtedy, kým príslušná strana dohody nebude konať v súlade s konečným rozhodnutím súdu, alebo kým sa strany dohody nedohodnú na vzájomne prijateľnom riešení.

ČLÁNOK 23

Ochranné opatrenia

1. Ak sa ktorákoľvek zo strán dohody nazdáva, že druhá strana dohody si neplní záväzky vyplývajúce z tejto dohody, môže prijať primerané opatrenia. Ochranné opatrenia sú obmedzené, pokiaľ ide o rozsah a trvanie, na to, čo je bezpodmienečne potrebné na nápravu situácie alebo udržanie rovnováhy tejto dohody. Prednosť majú také opatrenia, ktoré čo najmenej narušia fungovanie tejto dohody.
2. Strana dohody, ktorá uvažuje o prijatí ochranných opatrení, to oznámi druhej strane dohody prostredníctvom spoločného výboru a predloží všetky príslušné informácie.
3. Strany dohody začnú bezodkladne konzultácie v spoločnom výbore s cieľom nájsť všeobecne prijateľné riešenie.
4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 3 ods. 1 písm. c) (Prevádzkové oprávnenie) a článok 4 ods. 1 písm. d) (Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie alebo obmedzenie oprávnenia) tejto dohody, príslušná strana dohody nesmie prijať ochranné opatrenia, kým neuplynie jeden mesiac odo dňa oznámenia podľa odseku 2, okrem prípadov, v ktorých bol konzultačný postup podľa odseku 3 ukončený pred uplynutím tejto lehoty.
5. Príslušná strana dohody bezodkladne oznámi prijaté opatrenia spoločnému výboru a poskytne všetky potrebné informácie.
6. Akékoľvek opatrenie prijaté podľa tohto článku sa pozastaví, akonáhle neplniaca strana dohody splní ustanovenia tejto dohody.

ČLÁNOK 24

Vzťah k iným dohodám

1. Táto dohoda má prednosť pred príslušnými existujúcimi ustanoveniami dohôd a dojednaní medzi stranami dohody, ktoré sa uplatňujú v čase podpisu tejto dohody, okrem prípadov uvedených v odseku 2 tohto článku.
2. Za predpokladu, že medzi leteckými dopravcami z Európskej únie neexistuje diskriminácia na základe štátnej príslušnosti:
 - a) môžu sa naďalej vykonávať existujúce dopravné práva a výhodnejšie ustanovenia alebo podmienky, pokiaľ ide o vlastníctvo, dopravné práva, kapacitu, frekvenciu letov, typ alebo zmenu lietadiel, spoločné označovanie liniek alebo určovanie cien podľa dohôd alebo dojednaní medzi stranami dohody, ktoré sa uplatňovali v čase podpisu tejto dohody a na ktoré sa táto dohoda nevzťahuje, alebo ktoré sú v porovnaní s touto dohodou priaznivejšie a flexibilnejšie, pokiaľ ide o slobodu príslušných leteckých dopravcov;
 - b) spor medzi stranami dohody, pokiaľ ide o otázku, či sú ustanovenia alebo podmienky podľa dohôd alebo dojednaní medzi stranami dohody priaznivejšie alebo flexibilnejšie, sa musí riešiť v rámci mechanizmu riešenia sporov podľa článku 22 (Riešenie sporov a

rozhodcovské konanie). Spor o určenie vzťahov medzi protichodnými ustanoveniami alebo podmienkami sa takisto musí riešiť v rámci mechanizmu riešenia sporov podľa článku 22;

3. Ak sa strany dohody stanú účastníkmi multilaterálnej dohody alebo schvália rozhodnutie prijaté ICAO alebo inou medzinárodnou organizáciou, ktorá rieši záležitosti, ktoré sú predmetom tejto dohody, včas uskutočnia v spoločnom výbore konzultácie podľa článku 21 (Spoločný výbor) tejto dohody, aby určili, či sa táto dohoda má revidovať s cieľom zohľadniť takýto vývoj.

ČLÁNOK 25

Regionálny dialóg

Strany dohody sa zaväzujú viesť nepretržitý dialóg s cieľom zabezpečiť súlad tejto dohody s barcelonským procesom a v konečnom dôsledku usilovať o spoločný euro-stredomorský letecký priestor. Preto sa možnosť vzájomného dohodnutia sa na zmenách, aby sa zohľadnili iné euro-stredomorské dohody o leteckej doprave, posúdi v spoločnom výbore v súlade s článkom 21 ods. 9 (Spoločný výbor).

ČLÁNOK 26

Zmeny

1. Ak si jedna zo strán dohody želá zmeniť ustanovenia tejto dohody, oznámi to spoločnému výboru.

2. Akúkoľvek zmenu tejto dohody môžu strany dohody vykonať len po konzultácii podľa článku 21 (Spoločný výbor) tejto dohody. Zmena nadobúda platnosť v súlade s článkom 30 (Nadobudnutie platnosti) tejto dohody.

3. Spoločný výbor môže po návrhu jednej zo strán dohody a v súlade s týmto článkom rozhodnúť na základe konsenzu o úprave príloh k tejto dohode.

4. Touto dohodou nie je dotknuté právo žiadnej strany dohody, s výhradou dodržiavania zásady nediskriminácie a ustanovení tejto dohody, jednostranne prijímať nové právne predpisy alebo meniť jej platné právne predpisy v oblasti leteckej dopravy alebo inej súvisiacej oblasti uvedenej v prílohe II k tejto dohode.

5. Keď jedna strana dohody zvažuje prijať nové právne predpisy alebo zmeniť svoje platné právne predpisy v oblasti leteckej dopravy alebo v inej súvisiacej oblasti uvedenej v prílohe II k tejto dohode, náležite a podľa možnosti o tom informuje druhú stranu dohody. Na žiadosť ktorejkoľvek strany dohody sa v rámci spoločného výboru môže uskutočniť výmena názorov.

6. Akonáhle jedna strana dohody prijme nové právne predpisy alebo zmeny svojich platných právnych predpisov v oblasti leteckej dopravy alebo v inej súvisiacej oblasti uvedenej v prílohe II, ktoré môžu mať vplyv na riadne fungovanie tejto dohody, informuje o tom druhú stranu dohody najneskôr do tridsiatich (30) dní od prijatia nových právnych predpisov alebo ich zmeny. Na žiadosť ktorejkoľvek zo strán dohody uskutoční spoločný výbor do šesťdesiatich (60) dní od tejto žiadosti výmenu názorov o dôsledkoch tohto prijatia nových právnych predpisov alebo zmeny na riadne fungovanie tejto dohody.

7. Po výmene názorov uvedených v odseku 6 vyššie spoločný výbor:

a) prijíma rozhodnutie, ktorým sa reviduje príloha II k tejto dohode s cieľom zapracovať do nej, v prípade potreby recipročne, nové právne predpisy alebo zmeny príslušných právnych predpisov;

b) prijíma rozhodnutie, podľa ktorého sú nové právne predpisy alebo príslušné zmeny v súlade s touto dohodou alebo

c) odporúča akékoľvek ďalšie opatrenia, ktoré sa majú prijať v primeranom čase, s cieľom zabezpečiť riadne fungovanie tejto dohody.

ČLÁNOK 27

Vypovedanie dohody

Každá strana dohody môže kedykoľvek písomne oznámiť diplomatickou cestou druhej strane dohody svoje rozhodnutie vypovedať túto dohodu. Toto oznámenie sa súčasne zašle ICAO a Sekretariátu OSN. Platnosť tejto dohody sa skončí o polnoci času UTC na konci prebiehajúcej leteckej sezóny Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA) jeden rok odo dňa písomného oznámenia o vypovedaní dohody, pokiaľ nie je toto oznámenie zrušené vzájomnou dohodou strán dohody pred ukončením tejto lehoty.

ČLÁNOK 28

Registrácia dohody

Túto dohodu a všetky jej zmeny zaregistruje po nadobudnutí ich platnosti ICAO podľa článku 83 dohovoru a Sekretariát OSN podľa článku 102 Charty Organizácie Spojených národov.

ČLÁNOK 29

Pristúpenie nových členských štátov k Európskej únii

1. K tejto dohode môžu pristúpiť štáty, ktoré sa stali členskými štátmi Európskej únie po podpísaní dohody.

2. Pristúpenie členského štátu Európskej únie k dohode sa vykoná podaním aktu o pristúpení na Generálnom sekretariáte Rady EÚ, ktorý upovedomí strany dohody a Európsku komisiu o podaní a dátume podania aktu o pristúpení. Pristúpenie nadobudne účinnosť 30 dní po podaní aktu o pristúpení.

3. Článok 24 ods. 1 a ods. 2 tejto dohody sa uplatňuje primerane na platné dohody a dojednania existujúce v čase pristúpenia daného členského štátu Európskej únie.

ČLÁNOK 30

Nadobudnutie platnosti

Táto dohoda nadobúda platnosť jeden mesiac odo dňa poslednej doručenej nóty pri výmene diplomatických nót medzi stranami, ktorou sa potvrdzuje, že sa uskutočnili všetky postupy potrebné na nadobudnutie platnosti tejto dohody. Na účely tejto výmeny Tunisko doručí Generálnemu sekretariátu Rady Európskej únie svoju diplomatickú nótu adresovanú Európskej únii a jej členským štátom a Generálny sekretariát Rady Európskej únie doručí Tunisku diplomatickú nótu Európskej únie a jej členských štátov. Diplomatická nóta Európskej únie a jej členských štátov obsahuje oznámenia jednotlivých členských štátov, ktorými potvrdzujú ukončenie svojich postupov potrebných na nadobudnutie platnosti tejto dohody.

Na dôkaz toho nižšie podpísaní splnomocnení zástupcovia podpísali túto dohodu.

V ... dňa ... roku ... v dvoch vyhotoveniach v anglickom, bulharskom, českom, dánskom, estónskom, fínskom, francúzskom, gréckom, holandskom, chorvátskom, írskom, litovskom, lotyšskom, maďarskom, maltskom, nemeckom, poľskom, portugalskom, rumunskom, slovenskom, slovinskom, španielskom, švédskom, talianskom a arabskom jazyku, pričom každé znenie je rovnako autentické.

Za Tuniskú republiku

Za Európsku úniu

Za Belgické kráľovstvo

Za Bulharskú republiku

Za Českú republiku

Za Dánske kráľovstvo

Za Spolkovú republiku Nemecko

Za Estónsku republiku

Za Írsko

Za Helénsku republiku
Za Španielske kráľovstvo
Za Francúzsku republiku
Za Chorvátsku republiku
Za Taliansku republiku
Za Cyperskú republiku
Za Lotyšskú republiku
Za Litovskú republiku
Za Luxemburské veľkovejvodstvo
Za Maďarsko
Za Maltu
Za Holandské kráľovstvo
Za Rakúsku republiku
Za Poľskú republiku
Za Portugalskú republiku
Za Rumunsko
Za Slovinskú republiku
Za Slovenskú republiku
Za Fínsku republiku
Za Švédske kráľovstvo

PRÍLOHA I

PRECHODNÉ USTANOVENIA

1. Vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ktoré sú zahrnuté v právnych predpisoch Európskej únie a uvedené v prílohe II k tejto dohode, Tuniskom je predmetom hodnotenia Európskej únie, ktoré sa musí schváliť rozhodnutím spoločného výboru. Takéto hodnotenie sa uskutoční najneskôr do dvoch (2) rokov po vstupe tejto dohody do platnosti.
 2. Postupná aproximácia právnych predpisov zo strany Tuniska smerujúca k vykonávaniu regulačných požiadaviek a noriem Európskej únie týkajúcich sa leteckej dopravy uvedených v prílohe II k tejto dohode môže byť predmetom pravidelných hodnotení. Tieto hodnotenia vykonáva Európska komisia v spolupráci s Tuniskom.
 3. Vykonávanie a uplatňovanie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany letectva, ktoré sú zahrnuté v právnych predpisoch Európskej únie, Tuniskom musí byť predmetom hodnotenia Európskej únie, ktoré sa musí schváliť rozhodnutím spoločného výboru. Takéto hodnotenie sa musí uskutočniť najneskôr do troch (3) rokov od nadobudnutia platnosti tejto dohody.
 4. Ustanovenia uvedené v odseku 6 (Dotácie a štátna pomoc) článku 7 (Spravodlivá hospodárska súťaž) sa uplatňujú 3 roky po podpise tejto dohody.
-

PRÍLOHA Ia

Prechodné ustanovenia o medzinárodnom letisku Tunis Kartágo

Bez ohľadu na ustanovenia článku 2 ods. 3 písm. c) tejto dohody sa na medzinárodné letisko Tunis Kartágo počas piatich rokov od podpísania dohody a výlučne na dohodnuté služby v osobnej alebo v kombinovanej doprave uplatňujú tieto prechodné ustanovenia:

1. Ak existuje platná bilaterálna dohoda medzi Tuniskom a členským štátom Európskej únie, označenia a práva tretej a štvrtej slobody vo vzťahu k trasám z medzinárodného letiska Tunis Kartágo a na medzinárodné letisko Tunis Kartágo sa priznávajú v súlade s uvedenými bilaterálnymi dohodami bez ohľadu na prevádzkované frekvencie letov:
 - leteckým dopravcom Tuniska, ktorí sú držiteľmi platného prevádzkového oprávnenia a
 - leteckým dopravcom Európskej únie, ktorí sú držiteľmi platného prevádzkového oprávnenia, ktoré vydal členský štát Európskej únie, odkiaľ let odlieta alebo kam smeruje.
2. Režimy „jedného označenia“ sa v bilaterálnych dohodách existujúcich medzi Tuniskom a členskými štátmi stávajú režimami „dvoch označení“.
3. Na existujúce bilaterálne dohody, ktoré obsahujú doložku typu „Bermuda“, sa uplatní odsek 1, a ak sa pri podpise tejto dohody prevádzkuje menej ako desať (10) letov, stanoví sa počet letov za týždeň na 10, pokiaľ sa strany dohody nerozhodnú v súlade so svojimi bilaterálnymi dohodami tento počet ešte zvýšiť.
4. Pre členské štáty, s ktorými Tunisko nemá uzatvorené bilaterálne dohody o leteckej doprave, alebo ak sa v existujúcej bilaterálnej dohode o leteckej doprave uvádza menej ako 10 letov týždenne smerom na medzinárodné letisko a z medzinárodného letiska Tunis Kartágo, stanoví sa týždenná frekvencia letov na toto letisko a z tohto letiska v režime dvoch označení na 10 letov týždenne pre leteckých dopravcov Tuniska, ktorí sú držiteľmi platnej prevádzkovej licencie, a pre leteckých dopravcov Európskej únie, ktorí sú držiteľmi platnej prevádzkovej licencie vydananej členským štátom Európskej únie, odkiaľ let odlieta alebo kam smeruje.
5. Ročné navýšenie frekvencií letov uvedených v odseku vyššie tejto prílohy o 10 % sa povolí po uplynutí jedného roka od podpísania tejto dohody.
6. Strany dohody prediskutujú v spoločnom výbore akúkoľvek otázku týkajúcu sa výkladu a vykonávania tejto prílohy čo najskôr.

PRÍLOHA II

(podliehajúca pravidelnej aktualizácii)

ZOZNAM PRAVIDIEL TÝKAJÚCICH SA CIVILNÉHO LETECTVA

Tuniská strana dohody zabezpečí, aby sa regulačné požiadavky a normy uvedené v platných ustanoveniach nasledujúcich aktov vykonali a uplatnili v právnych predpisoch, pravidlách alebo postupoch uplatniteľných v Tunisku v súlade s touto dohodou. Tuniská strana dohody dbá na to, aby sa prípadné úpravy každého jednotlivého aktu zaviedli do právnych predpisov, pravidiel alebo postupov uplatniteľných v Tunisku.

A. LIBERALIZÁCIA LETECTVA A OSTATNÉ PREDPISY TÝKAJÚCE SA CIVILNÉHO LETECTVA

č. 1008/2008

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve

Príslušné ustanovenia: články 2, 5, 7, 11, 23 ods. 1, článok 24 a príloha I

č. 785/2004

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel, **v znení zmien:**

– nariadenia Komisie (EÚ) č. 285/2010

Príslušné ustanovenia: články 1 až 8

2009/12

Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch

Príslušné ustanovenia: články 1 až 11

96/67

Smernica Rady z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva

Príslušné ustanovenia: články 1 až 9, články 11 až 21 a príloha

Pokiaľ ide o uplatňovanie článku 20 ods. 2, pojem „Komisia“ sa chápe ako „Spoločný výbor“.

B. BEZPEČNOSŤ LETECKEJ DOPRAVY

Bezpečnosť civilného letectva a základné nariadenia EASA

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES, v znení zmien:

- nariadenia Komisie (ES) č. 690/2009
- nariadenia (ES) č. 1108/2009,
Príslušné ustanovenia: články 1 až 3 (výlučne prvý odsek) a príloha
- nariadenia (EÚ) č. 6/2013
- nariadenia (EÚ) č. 4/2016

Príslušné ustanovenia: články 1 až 16, prílohy I až Vb

Prevádzka leteckej dopravy

č. 965/2012

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, **v znení zmien:**

- nariadenia Komisie (EÚ) č. 800/2013 zo 14. augusta 2013
- nariadenia Komisie (EÚ) č. 71/2014 z 27. januára 2014
- nariadenia Komisie (EÚ) č. 83/2014 z 29. januára 2014
- nariadenia Komisie (EÚ) č. 379/2014 zo 7. apríla 2014
- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/140 z 29. januára 2015
- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1329 z 31. júla 2015
- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/640 z 23. apríla 2015
- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2338 z 11. decembra 2015
- nariadenia (EÚ) 2016/1199
- nariadenia (EÚ) 2017/363

Príslušné ustanovenia: články 1 až 9a, prílohy I až VIII

č. 1332/2011

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1332/2011 zo 16. decembra 2011, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy na vyhýbanie sa zrážkam vo vzduchu, **v znení zmien:**

- nariadenia Komisie (EÚ) 2016/583 z 15. apríla 2016

Príslušné ustanovenia: články 1 až 5, príloha

Posádka lietadla

č. 1178/2011

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, **v znení zmien:**

- nariadenia Komisie (EÚ) č. 290/2012 z 30. marca 2012
- nariadenia Komisie (EÚ) č. 70/2014 z 27. januára 2014
- nariadenia Komisie (EÚ) č. 245/2014 z 13. marca 2014
- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/445 zo 17. marca 2015
- nariadenia Komisie (EÚ) 2016/539 zo 6. apríla 2016

Príslušné ustanovenia: články 1 až 11, prílohy I až IV

Vyšetrovanie nehôd

č. 996/2010

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES, **v znení zmien:**

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014

Príslušné ustanovenia: články 1 až 23 s výnimkou článku 7 ods. 4 a článku 19 [zrušené nariadením (EÚ) č. 376/2014]

2012/780

Rozhodnutie Komisie z 5. decembra 2012 o prístupových právach do európskeho centrálného registra bezpečnostných odporúčaní a odpovedí na ne stanovených v článku 18 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 o vyšetovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES.

Príslušné ustanovenia: články 1 až 5

Počiatočná letová spôsobilosť

č. 748/2012

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií, **v znení zmien:**

- nariadenia Komisie (EÚ) č. 7/2013 z 8. januára 2013

- nariadenia Komisie (EÚ) č. 69/2014 z 27. januára 2014
- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1039 z 30. júna 2015
- nariadenia Komisie (EÚ) 2016/15

Príslušné ustanovenia: články 1 až 10, príloha I

Zachovanie letovej spôsobilosti

č. 1321/2014

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností, **v znení zmien:**

- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1088 z 3. júla 2015, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1321/2014, pokiaľ ide o úľavy pre postupy údržby lietadiel všeobecného letectva
- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1536 zo 16. septembra 2015, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1321/2014, pokiaľ ide o zosúladenie pravidiel zachovania letovej spôsobilosti s nariadením (ES) č. 216/2008, kritickú údržbu a monitorovanie zachovania letovej spôsobilosti lietadiel
- nariadenia Komisie (EÚ) 2017/334

Príslušné ustanovenia: články 1 až 6, prílohy I až IV

Dodatočné špecifikácie letovej spôsobilosti

2015/640

Nariadenie Komisie z 23. apríla 2015 o dodatočných špecifikáciách letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012

Letiská

č. 139/2014

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

Príslušné ustanovenia: články 1 až 10, prílohy I až IV

Manažment letovej prevádzky/Letecké navigačné služby

2015/340

Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340 z 20. februára 2015, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa preukazov a osvedčení riadiacich letovej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 805/2011.

Príslušné ustanovenia: články 1 až 10, prílohy I až IV

č. 373/2017

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 373/2017 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011

Ohlasovanie udalostí

č. 376/2014

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007

Príslušné ustanovenia: články 1 až 7; článok 9 ods. 3; článok 10 ods. 2 až 4, článok 11 ods. 1 a ods. 7, článok 13 s výnimkou odseku 9; články 14 až 16; článok 21 – prílohy I až III

2015/1018

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1018 z 29. júna 2015, ktorým sa stanovuje zoznam s klasifikáciou udalostí v civilnom letectve, ktoré sa majú povinne hlásiť podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014

Príslušné ustanovenia: článok 1, prílohy I až V

Európsky zoznam týkajúci sa bezpečnosti leteckej dopravy a leteckých dopravcov, na ktorých sa vzťahuje zákaz vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva

č. 474/2006

Nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 z 22. marca 2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zakazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedeného v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, **v znení zmien:**

– vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/963 zo 16. júna 2016.

Technické požiadavky a administratívne postupy v oblasti civilného letectva

č. 3922/91

Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva, **v znení zmien:**

– nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1899/2006 z 12. decembra 2006

– nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1900/2006 z 20. decembra 2006

– nariadenia Komisie (ES) č. 8/2008 z 11. decembra 2007

– nariadenia Komisie (ES) č. 859/2008 z 20. augusta 2008

Príslušné ustanovenia: články 1 až 10 s výnimkou článku 4 ods. 1 a článku 8 ods. 2 (druhá veta), články 12 až 13, prílohy I až III

C. BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA LETECKEJ DOPRAVY

č. 300/2008

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002.

Príslušné ustanovenia: články 1 až 15, články 18, 21 a príloha

č. 272/2009

Nariadenie Komisie (ES) č. 272/2009 z 2. apríla 2009, ktorým sa dopĺňajú spoločné základné normy bezpečnostnej ochrany civilného letectva stanovené v prílohe k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, **v znení zmien:**

– nariadenia Komisie (EÚ) č. 297/2010 z 9. apríla 2010

– nariadenia Komisie (EÚ) č. 720/2011 z 22. júla 2011

– nariadenia Komisie (EÚ) č. 1141/2011 z 10. novembra 2011

– nariadenia Komisie (EÚ) č. 245/2013 z 19. marca 2013

č. 1254/2009

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1254/2009 z 18. decembra 2009, ktorým sa umožňuje členským štátom výnimka zo spoločných základných noriem v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a prijímanie alternatívnych bezpečnostných opatrení, v znení zmien

– nariadenia Komisie (EÚ) 2096/2016

č. 18/2010

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 18/2010 z 8. januára 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, pokiaľ ide o špecifikácie národných programov kontroly kvality v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

Príslušné ustanovenia: v plnom rozsahu

2015/1998

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva, **v znení zmien:**

– vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2426 z 18. decembra 2015

Príslušné ustanovenia: v plnom rozsahu vrátane prílohy

D. MANAŽMENT LETOVEJ PREVÁDZKY

č. 549/2004

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie), **v znení zmien:**

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009. Príslušné ustanovenia: články 1 až 5, s výnimkou článku 1 ods. 4
Príslušné ustanovenia: články 1 až 4, články 6, 9 až 13

č. 550/2004

Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb), **v znení zmien:**

- nariadenia (ES) č. 1070/2009
Príslušné ustanovenia: články 1 až 18, príloha I

č. 551/2004

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore), **v znení zmien:**

- nariadenia (ES) č. 1070/2009
Príslušné ustanovenia: články 1 až 9

č. 552/2004

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite), **v znení zmien:**

- nariadenia (ES) č. 1070/2009
Príslušné ustanovenia: články 1 až 10, prílohy I až V

Výkonnosť a spoplatňovanie

č. 390/2013

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií

č. 391/2013

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb

Sieťové funkcie

č. 677/2011

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 zo 7. júla 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa mení a

dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 691/2010, **v znení zmien:**

- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 970/2014 z 12. septembra 2014
- vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 373/2017

Príslušné ustanovenia: články 1 až 25 a prílohy

č. 255/2010

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 255/2010 z 25. marca 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá manažmentu toku letovej prevádzky, **v znení zmien:**

- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012
- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/1006 z 22. júna 2016, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 255/2010, pokiaľ ide o ustanovenia ICAO uvedené v článku 3 ods. 1

Príslušné ustanovenia: články 1 až 15 a príloha

K(2011) 4130

Rozhodnutie Komisie zo 7. júla 2011 o menovaní manažéra siete pre sieťové funkcie manažmentu letovej prevádzky (ATM) v rámci jednotného európskeho neba

Funkčné bloky vzdušného priestoru

č. 176/2011

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 176/2011 z 24. februára 2011 o informáciách, ktoré sa majú poskytnúť pred vytvorením a zmenou funkčného bloku vzdušného priestoru.

Interoperabilita

č. 1032/2006

Nariadenie Komisie (ES) č. 1032/2006 zo 6. júla 2006, ktorým sa ustanovujú požiadavky na automatické systémy na výmenu letových údajov na účely oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky, **v znení zmien:**

- nariadenia Komisie (ES) č. 30/2009 zo 16. januára 2009
Príslušné ustanovenia: články 1 až 9, prílohy I až V

č. 1033/2006

Nariadenie Komisie (ES) č. 1033/2006 zo 4. júla 2006, ktorým sa ustanovujú požiadavky na postupy pre letové plány v predletovej fáze pre jednotný európsky vzdušný priestor, **v znení zmien:**

- vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 929/2010
- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012
- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 428/2013 z 8. mája 2013
- vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 2120/2016

Príslušné ustanovenia: články 1 až 5, príloha

č. 633/2007

Nariadenie Komisie (ES) č. 633/2007 zo 7. júna 2007, ktorým sa ustanovujú požiadavky na uplatňovanie protokolu prenosu letových správ na účely oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky, **v znení zmien**:

- nariadenia Komisie (EÚ) č. 283/2011 z 22. marca 2011
Príslušné ustanovenia: články 1 až 6, prílohy I až IV.

č. 29/2009

Nariadenie Komisie (ES) č. 29/2009 zo 16. januára 2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na služby dátového spojenia pre spoločný európsky vzdušný priestor, **v znení zmien**:

- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/310 z 26. februára 2015
Príslušné ustanovenia: články 1 až 14, prílohy I až III

č. 262/2009

Nariadenie Komisie (ES) č. 262/2009 z 30. marca 2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na koordinované pridelovanie a využívanie výzvočných kódov pre mód S v jednotnom európskom vzdušnom priestore, **v znení zmien**:

- vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 2345/2016 zo 14. decembra 2016

Príslušné ustanovenia: články 1 až 12, prílohy I až VI

č. 73/2010

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 73/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa stanovujú požiadavky kvality leteckých údajov a leteckých informácií pre jednotné európske nebo, **v znení zmien**:

- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 1029/2014 z 26. septembra 2014
Príslušné ustanovenia: články 1 až 13, prílohy I až X

č. 1206/2011

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1206/2011 z 22. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú požiadavky na identifikáciu lietadla pre sledovanie v rámci jednotného európskeho neba

Príslušné ustanovenia: články 1 až 11, prílohy I až VII

č. 1207/2011

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1207/2011 z 22. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú požiadavky na výkonnosť a interoperabilitu sledovania pre jednotné európske nebo, **v znení zmien**:

- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 1028/2014 z 26. septembra 2014
- vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 386/2017

Príslušné ustanovenia: články 1 až 14, prílohy I až IX

č. 1079/2012

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1079/2012 zo 16. novembra 2012, ktorým sa

ustanovujú požiadavky na kanálový rozstup pri hlasovej komunikácii pre jednotný európsky vzdušný priestor, **v znení zmien:**

- vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 657/2013 z 10. júla 2013
- vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 2345/2016

Príslušné ustanovenia: články 1 až 14, prílohy I až V

SESAR

č. 219/2007

Nariadenie Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR), **v znení zmien:**

- nariadenia Rady (ES) č. 1361/2008 zo 16. decembra 2008
- nariadenia Rady (EÚ) č. 721/2014 zo 16. júna 2014

Príslušné ustanovenia: článok 1 ods. 1 až 2, článok 1 ods. 5 až 7, články 2, 3, článok 4 ods. 1, príloha

č. 409/2013

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 409/2013 z 3. mája 2013 o vymedzení spoločných projektov, vytvorení riadiacej štruktúry a určení stimulov na podporu vykonávania európskeho riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky
Príslušné ustanovenia: články 1 až 15

č. 716/2014

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 716/2014 z 27. júna 2014 o zriadení pilotného spoločného projektu na podporu vykonávania európskeho riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky.

Vzdušný priestor

č. 2150/2005

Nariadenie Komisie (ES) č. 2150/2005 z 23. decembra 2005, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá pružného využívania vzdušného priestoru.
Príslušné ustanovenia: články 1 až 9, príloha

č. 923/2012

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010, **v znení zmien:**

- nariadenia Komisie (EÚ) 2015/340 z 20. februára 2015
- nariadenia Komisie (EÚ) 2016/1185

Príslušné ustanovenia: články 1 až 10, príloha vrátane jej dodatkov

E. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A HLUK

2002/49

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku, zmenená nariadením č. 1137/2008 a smernicou 2015/996

Príslušné ustanovenia: články 1 až 12, prílohy I až VI

2003/96

Smernica Rady z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny

Príslušné ustanovenia: článok 14 ods. 1 písm. b), článok 14 ods. 2

č. 2006/93

Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 12. decembra 2006 o regulácii prevádzky lietadiel podľa časti II kapitoly 3 zväzku I prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, druhé vydanie (1988)

Príslušné ustanovenia: články 1 až 5, prílohy I a II

č. 598/2014

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady zo 16. apríla 2014 o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu, ktorým sa zrušuje smernica 2002/30/ES

Príslušné ustanovenia: články 1 až 10, prílohy I a II

F. OCHRANA SPOTREBITEĽOV

č. 2027/97

Nariadenie Rady z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, v **znení zmien**:

– nariadenia (ES) č. 889/2002

Príslušné ustanovenia: články 1 až 6 a prílohy

č. 261/2004

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91

Príslušné ustanovenia: články 1 až 16

č. 1107/2006

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých

osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave
Príslušné ustanovenia: články 1 až 16, prílohy I a II

G. SOCIÁLNE ASPEKTY

1989/391

Smernica Rady z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci, **v znení zmien:**

– smernice 2007/30/ES

Príslušné ustanovenia: články 1 až 16

č. 2000/79

Smernica Rady z 27. novembra 2000, ktorá sa týka Európskej dohody o organizácii pracovného času mobilných pracovníkov civilného letectva, ktorú uzavrela Asociácia európskych leteckých spoločností (AEA), Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF), Európska asociácia civilných letcov (ECA), Európska asociácia regionálnych leteckých spoločností (ERA) a Asociácia nezávislých leteckých dopravcov (IACA)

Príslušné ustanovenia: články 2 až 3, príloha

č. 2003/88

Smernica Európskeho parlamentu a Rady zo 4. novembra 2003 o niektorých aspektoch organizácie pracovného času

Príslušné ustanovenia: články 1 až 20, články 22 až 23