



Council of the  
European Union

Brussels, 23 July 2021

10354/21

---

**Interinstitutional File:  
2021/0080 (NLE)**

---

**JUR 381  
AVIATION 187  
RELEX 612  
OC 35  
TU 11  
MED 21**

**LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS: CORRIGENDUM/RECTIFICATIF**

---

Subject: Euro-Mediterranean Aviation Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Tunisia, of the other part  
(7745/21, 11 June 2021)

---

LANGUAGES concerned: **CS, EL**

PROCEDURE APPLICABLE (according to Council document R/2521/75):

— Procedure 2(b) (obvious errors in a number of language versions)

TIME LIMIT for the observations by Member States: 3 days

**OBSERVATIONS to be notified to: [dql.rectificatifs@consilium.europa.eu](mailto:dql.rectificatifs@consilium.europa.eu)  
(DQL RECTIFICATIFS (JUR 7), Directorate Quality of Legislation, Legal Service)**

**OPRAVA**

**Evropsko–středomořské letecké dohody mezi Evropskou unií a jejími členskými státy na jedné straně a Tuniskou republikou na straně druhé**

(7745/21, 11. června 2021)

Strana EU/TN/cs 6 se nahrazuje přiloženou stranou:

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITEVSKÁ REPUBLIKA,

LUCEMBURSKÉ VELKOVÉVODSTVÍ,

MAĎARSKO,

MALTSKÁ REPUBLIKA,

NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

RAKOUSKÁ REPUBLIKA,

POLSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

RUMUNSKO,

REPUBLIKA SLOVINSKO,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FINSKÁ REPUBLIKA,

ŠVÉDSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

Strana EU/TN/cs 7 se nahrazuje příloženou stranou:

strany Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie, dále společně jen „Smlouvy o EU“, a členské státy Evropské unie, dále společně „členské státy EU“ a jednotlivě „členský stát EU“, a

EVROPSKÁ UNIE, dále jen „Unie“ nebo „EU“,

na jedné straně a

TUNISKÁ REPUBLIKA, dále jen „Tunisko“,

na straně druhé,

dále společně jen „smluvní strany“,

členské státy EU a Tunisko jako strany Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944, spolu s Unií;

UZNÁVAJÍCE, že tato evropsko-středomořská letecká dohoda spadá do oblasti působnosti evropsko-středomořského partnerství stanoveného v Barcelonském prohlášení ze dne 28. listopadu 1995;

BEROUCÉ NA VĚDOMÍ svou společnou vůli prosazovat evropsko-středomořský letecký prostor vycházející ze zásad sblížení a spolupráce v oblasti regulačních předpisů a liberalizace přístupu na trh za spravedlivých a rovných podmínek pro všechny;

Strana EU/TN/cs 14 se nahrazuje přiloženou stranou:

- 16) „pozemním odbavováním vlastními silami“ stav, kdy uživatel sám sobě přímo poskytuje jednu nebo několik kategorií služeb pozemního odbavování a neuzavírá se třetí osobou žádnou smlouvu jakéhokoliv druhu o poskytování takových služeb; pro účely této definice nejsou uživatelé letišť mezi sebou považováni za třetí osoby, pokud
- a) jeden má většinový podíl ve druhém nebo
  - b) tentýž subjekt má většinový podíl v každém z nich;
- 17) „dohodou o přidružení“ Evropsko-středomořská dohoda zakládající přidružení mezi Evropskými společenstvími a jejich členskými státy na jedné straně a Tuniskou republikou na straně druhé podepsaná v Bruselu dne 17. července 1995;
- 18) „dohodnutou službou“ a „stanovenou trasou“ mezinárodní letecká služba a stanovená trasa podle článku 2 (Přepravní práva a seznam tras) této dohody;
- 19) „pravidelnou leteckou službou“ soubor letů, z nichž každý má všechny tyto vlastnosti:
- a) u každého letu jsou k dispozici k individuálnímu prodeji veřejnosti (přímo leteckým dopravcem nebo jeho oprávněnými zástupci) místa pro cestující nebo prostor k přepravě nákladu nebo poštovních zásilek;

Strana EU/TN/cs 15 se nahrazuje přiloženou stranou:

b) let je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými letišti, a to:

- podle zveřejněného letového řádu, nebo
- s lety tak pravidelnými nebo častými, že zjevně tvoří systematický soubor;

20) „nepravidelnou leteckou službou“ jakékoli obchodní letecké služby jiné, než jsou pravidelné letecké služby;

21) „leteckým dopravcem“ podnik, který je držitelem provozní licence nebo platného rovnocenného oprávnění;

22) „faktickou kontrolou“ vztah na základě práva, smluv nebo jiných prostředků, které samostatně nebo společně a s ohledem na věcné či právní skutečnosti daného případu zakládají možnost přímého nebo nepřímého rozhodujícího vlivu na podnik, zejména prostřednictvím:

- a) práva užívat majetek podniku nebo jeho část;
- b) práva nebo smluv, které poskytují rozhodující vliv na složení, hlasování, nebo rozhodování orgánů podniku nebo jinak rozhodujícím způsobem ovlivňují chod podniku;

Strana EU/TN/cs 16 se nahrazuje přiloženou stranou:

- 23) „faktickou regulační kontrolou“ regulační kontrola leteckého dopravce vykonávaná státem, o jejímž provádění svědčí následující důkazy:
- a) letecký dopravce je držitelem licence nebo platného povolení k provozu vydaného příslušným orgánem tohoto státu, jako je například osvědčení leteckého provozovatele;
  - b) letecký dopravce splňuje kritéria uvedeného státu týkající se provozování mezinárodních leteckých služeb, jako je prokázání dobré finanční situace, schopnost plnit podmínku veřejného zájmu, závazky k poskytování služeb;
- 24) „provozní licenci“
- i) v případě Evropské unie a jejích členských států provozní licence a jakékoli další příslušné dokumenty nebo osvědčení vydané podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství<sup>1</sup> a jakéhokoli nástupnického aktu a
  - ii) v případě Tuniska provozní licence, osvědčení, povolení nebo výjimky vydané podle platného tuniského právního předpisu pro danou oblast;
- 25) pojmem „SESAR“ (Single European Sky ATM Research – výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe) technické provádění projektu jednotného evropského nebe, který umožní koordinovaný a synchronizovaný výzkum, rozvoj a zavádění nových generací systémů uspořádání letového provozu (ATM);

---

<sup>1</sup> Úř. věst. EU L 293, 31.10.2008, s. 3,

Strana EU/TN/cs 17 se nahrazuje přiloženou stranou:

- 26) „právem páté svobody“ právo či výsada udělené jedním státem (dále jen „udělovací stát“) leteckým dopravcům jiného státu (dále jen „přijímající stát“) za účelem poskytování mezinárodních leteckých služeb mezi územím udělovacího státu a územím třetí země, a to pod podmínkou, že takové služby začínají či končí na území přijímajícího státu.

## HLAVA I

### HOSPODÁŘSKÁ USTANOVENÍ

#### ČLÁNEK 2

##### Přepravní práva a seznam tras

1. Práva vymezená v tomto článku podléhají přechodným ustanovením uvedeným v příloze I a Ia.

##### Seznam tras

2. Každá smluvní strana umožní leteckým dopravcům druhé smluvní strany provozovat letecké dopravní služby na těchto stanovených trasách:

- a) pro letecké dopravce Evropské unie:

místa v Evropské unii – mezilehlá místa – místa v Tunisku – místa za.

Strana EU/TN/cs 19 se nahrazuje přiloženou stranou:

## Flexibilita provozu

4. Letečtí dopravci obou smluvních stran mohou u jakéhokoli letu nebo u všech letů podle vlastního uvážení na trasách uvedených v odstavci 2:
- a) provozovat lety v jednom nebo druhém směru anebo obou směrech;
  - b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla;
  - c) poskytovat služby do mezilehlých míst, míst za a míst na území smluvních stran, a to v jakékoli kombinaci a pořadí, v souladu s odstavcem 2;
  - d) vynechat přistání na jakémkoli místě nebo místech;
  - e) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo na jakémkoli místě (překládka);
  - f) provádět mezipřistání na trase (stopover) na jakémkoli místě na území jedné či druhé smluvní strany i mimo ně;
  - g) vykonávat tranzitní dopravu přes území druhé smluvní strany;
  - h) kombinovat přepravu ve stejném letadle bez ohledu na to, kde tato přeprava začíná, a

Strana EU/TN/cs 23 se nahrazuje přiloženou stranou:

- ii) členský stát, který je odpovědný za vydávání osvědčení leteckého provozovatele, vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu a příslušný orgán je jednoznačně identifikován a
  - iii) letecký dopravce je vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinové účasti a fakticky kontrolován jedním členským státem nebo členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu nebo státními příslušníky těchto členských států nebo oběma současně;
- c) jsou dodržována ustanovení článku 13 (Bezpečnost letectví) a článku 14 (Ochrana letectví před protiprávními činy) a
- d) letecký dopravce splňuje podmínky stanovené právními a správními předpisy, které smluvní strana posuzující žádost běžně uplatňuje na provozování mezinárodní letecké dopravy.
2. Při vydávání provozních oprávnění a technických povolení přistupují smluvní strany ke všem leteckým dopravcům druhé smluvní strany nediskriminačním způsobem.

Strana EU/TN/cs 27 se nahrazuje přiloženou stranou:

2. Nejsou-li zapotřebí okamžitá opatření, která mají zabránit dalšímu porušování podle odst. 1 písm. c) a d), uplatňují se práva stanovená tímto článkem pouze po konzultaci s příslušnými orgány druhé smluvní strany.

## ČLÁNEK 5

### Investice do leteckých dopravců

1. Bez ohledu na článek 3 (Provozní oprávnění) a článek 4 (Zamítnutí, zrušení, pozastavení nebo omezení oprávnění) a poté, co smíšený výbor v souladu s čl. 21 odst. 8 (Smíšený výbor) ověří, že podle příslušných zákonů smluvních stran může každá smluvní strana nebo její státní příslušníci nabývat většinovou účast nebo provádět faktickou kontrolu leteckých dopravců druhé smluvní strany, mohou smluvní strany povolit většinové vlastnictví nebo faktickou kontrolu leteckých dopravců Tuniska členskými státy Evropské unie nebo jejich státními příslušníky, nebo leteckých dopravců Evropské unie Tuniskem nebo jeho státními příslušníky v souladu s podmínkami odstavce 2 tohoto článku.

2. Ve vztahu k odstavci 1 tohoto článku se konkrétní investice smluvních stran jednotlivě povolí na základě předchozího rozhodnutí smíšeného výboru v souladu s čl. 21 odst. 2 (Smíšený výbor). Toto rozhodnutí určí podmínky vztahující se na provozování dohodnutých služeb podle této dohody a na služby mezi třetími zeměmi a smluvními stranami. Čl. 21 odst.1 (Smíšený výbor) se na tento typ rozhodnutí nevztahují.

Strana EU/TN/cs 29 se nahrazuje příloženou stranou:

## ČLÁNEK 7

### Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Smluvní strany uznávají, že jejich společným cílem je spravedlivá hospodářská soutěž a spravedlivé a rovné příležitosti, které umožní leteckým dopravcům obou smluvních stran, aby mezi sebou soutěžili při provozování dohodnutých služeb na stanovených trasách. Smluvní strany proto přijmou veškerá vhodná opatření, aby zajistily plné dodržování tohoto cíle.
2. Smluvní strany prohlašují, že volná, spravedlivá a nenarušovaná hospodářská soutěž je důležitá pro prosazování cílů této dohody, a dodávají, že pro efektivní poskytování leteckých dopravních služeb je důležitá existence komplexního práva hospodářské soutěže a nezávislého orgánu pro hospodářskou soutěž, jakož i zdravé a účinné uplatňování jejich vnitrostátního práva hospodářské soutěže. Právo hospodářské soutěže smluvních stran ve znění periodických úprav, které upravuje otázky, jichž se týká tento článek, se vztahuje na činnost leteckých dopravců na území každé smluvní strany. Smluvní strany sdílejí cíl slučitelnosti a sblížení práva hospodářské soutěže a jeho účinného uplatňování. Je-li to nutné a odůvodněné, spolupracují při účinném uplatňování práva hospodářské soutěže, zejména tak, že svým leteckým dopravcům nebo jiným státním příslušníkům povolí, aby v souladu se svými příslušnými předpisy a judikaturou poskytovali relevantní informace o soudním řízení souvisejícím s právem hospodářské soutěže zahájeným orgány pro hospodářskou soutěž druhé smluvní strany.

Strana EU/TN/cs 30 se nahrazuje přiloženou stranou:

3. Žádné ustanovení této dohody nemůže ovlivnit nebo omezit postavení a pravomoci příslušných orgánů v oblasti hospodářské soutěže a soudů jedné nebo druhé smluvní strany a Evropské komise ani do nich zasahovat, přičemž veškeré otázky týkající se uplatňování právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže nadále podléhají výlučně pravomoci těchto příslušných orgánů a soudů. Veškerá opatření smluvní strany podle tohoto článku jsou tedy podnikána bez ohledu na případná opatření přijatá těmito příslušnými orgány a soudy.

4. Za veškerá opatření přijatá podle tohoto článku nesou výhradní odpovědnost smluvní strany a jsou zaměřena výlučně na druhou smluvní stranu nebo letecké dopravce druhé smluvní strany poskytující letecké dopravní služby směrem do území smluvních stran nebo z něj. Takové opatření nemůže být předmětem řešení sporů podle článku 22 (Řešení sporů a rozhodčí řízení).

#### Nekalá soutěž

5. Každá smluvní strana odstraní všechny formy diskriminace nebo nekalých praktik, které by bránily leteckým dopravcům druhé smluvní strany účastnit se spravedlivé a rovné hospodářské soutěže v oblasti poskytování služeb letecké dopravy.

Subvence a státní podpora

Strana EU/TN/cs 31 se nahrazuje příloženou stranou:

6. Žádná smluvní strana neposkytne ani neschválí subvence ani státní podporu svým leteckým dopravcům, pokud by mohly neoprávněným způsobem narušit rovnou a spravedlivou hospodářskou soutěž v oblasti poskytování leteckých dopravních služeb pro letecké dopravce druhé smluvní strany. Tyto subvence nebo podpora mohou zahrnovat zejména křížové subvence, kompenzaci provozních ztrát, kapitálový vklad, granty, záruky, půjčky nebo pojištění s preferenčními podmínkami, ochranu před úpadkem, vzdání se vymáhání pohledávek, vzdání se obvyklých výnosů z vynaložených veřejných zdrojů, daňové úlevy nebo osvobození od daně, kompenzace finančních nákladů uložených orgány veřejné správy a přístup na diskriminačním a nekomerčním základě k zařízením a letovým navigačním službám nebo letištním službám, k palivu a pozemní manipulaci, bezpečnosti, počítačovým rezervačním systémům, přidělování letištních časů nebo k jiným souvisejícím zařízením a službám nutným pro provozování leteckých služeb.

7. Pokud jedna smluvní strana poskytne leteckému dopravci subvence nebo státní podporu, musí vhodnými prostředky zajistit transparentnost těchto opatření, v jejichž rámci může být požadováno, aby letecký dopravce tuto subvenci nebo podporu uvedl jasně a samostatně ve svém účetnictví.

8. Každá smluvní strana poskytne druhé smluvní straně na její žádost a v přiměřených lhůtách finanční výkazy týkající se subjektů spadajících do jurisdikce první smluvní strany a jakékoliv další informace, které může druhá strana přiměřeně požadovat v zájmu dodržení ustanovení tohoto článku. To může zahrnovat podrobné informace týkající se subvencí a podpory ve smyslu odstavce 6. Při poskytování těchto informací může být po smluvní straně požadující přístup k informacím požadováno důvěrné zacházení s poskytnutými informacemi.

Strana EU/TN/cs 32 se nahrazuje přiloženou stranou:

9. Aniž jsou dotčena opatření přijatá příslušným orgánem pro hospodářskou soutěž nebo soudem pověřeným prosazováním pravidel uvedených v odstavcích 5 a 6 tohoto článku:

- a) pokud se jedna ze smluvních stran domnívá, že se letecký dopravce stal obětí diskriminace nebo nekalých praktik ve smyslu odstavců 5 a 6 a lze to prokázat, může zaslat druhé smluvní straně své písemné připomínky. Po informování druhé smluvní strany se strana může rovněž obrátit na příslušné orgány veřejné správy na území druhé smluvní strany, zejména na veřejnoprávní subjekty na vnitrostátní, regionální nebo místní úrovni, za účelem projednání otázek souvisejících s tímto článkem. Kromě toho si může jedna ze smluvních stran vyžádat v této otázce konzultace s druhou smluvní stranou za účelem vyřešení daného problému. Tyto konzultace proběhnou ve lhůtě třiceti (30) dnů od obdržení žádosti. V mezidobí si smluvní strany poskytnou dostatek informací na to, aby mohly úplně posoudit obavy vyjádřené jednou ze smluvních stran;
- b) pokud smluvní strany nedokáží vyřešit otázku prostřednictvím konzultací ve lhůtě třiceti (30) dnů od zahájení konzultací anebo pokud konzultace nezačnou ve lhůtě třiceti (30) dnů ode dne přijetí žádosti týkající se domnělého porušení ustanovení odstavců 5 a 6, má smluvní strana, která o konzultaci požádala, právo pozastavit výkon práv udělených touto dohodou leteckému dopravci (leteckým dopravcům) druhé smluvní strany tak, že zamítne, odejme, zruší nebo pozastaví provozní oprávnění nebo nařídí pro výkon těchto práv podmínky, které považuje za nutné, anebo uloží poplatky či přijme jiná opatření. Jakákoliv opatření přijatá na základě tohoto odstavce musí být vhodná, přiměřená a mít pouze nezbytně nutný rozsah a dobu trvání.

Strana EU/TN/cs 34 se nahrazuje přiloženou stranou:

12. Aniž jsou dotčena jakákoliv opatření přijatá příslušným orgánem pro hospodářskou soutěž nebo soudem pověřeným výkonem pravidel uvedených v odstavci 10, pokud se jedna ze smluvních stran domnívá, že se letecký dopravce stal obětí domnělého porušení ustanovení odstavce 10 a lze to prokázat, může druhé smluvní straně zaslat své písemné připomínky. Po informování druhé smluvní strany se může smluvní strana rovněž obrátit na příslušné orgány veřejné správy na území druhé smluvní strany, zejména na veřejnoprávní subjekty na vnitrostátní, regionální nebo místní úrovni, za účelem projednání otázek souvisejících s tímto článkem. Kromě toho si může jedna ze smluvních stran v této otázce vyžádat konzultace s druhou smluvní stranou za účelem vyřešení daného problému. Tyto konzultace proběhnou ve lhůtě třiceti (30) dnů od obdržení žádosti. V mezidobí si smluvní strany poskytnou dostatek informací na to, aby mohly úplně posoudit obavy vyjádřené jednou ze smluvních stran.

13. Pokud smluvní strany nedokáží vyřešit otázku prostřednictvím konzultací ve lhůtě třiceti (30) dnů od zahájení konzultací anebo pokud konzultace nezačnou ve lhůtě třiceti (30) dnů ode dne přijetí žádosti týkající se domnělého porušení ustanovení odstavce 10 a za podmínky, že příslušný orgán nebo soud pro hospodářskou soutěž zjistil porušení předpisů v oblasti dohod, má smluvní strana, která o konzultace požádala, právo pozastavit výkon práv udělených touto dohodou leteckým dopravcům druhé smluvní strany tak, že zamítne, odejme, zruší nebo pozastaví provozní oprávnění; tato smluvní strana může rovněž nařídít pro výkon těchto práv podmínky, které považuje za nutné, anebo uložit poplatky či přijmout jiná opatření. Jakákoliv opatření přijatá na základě tohoto odstavce musí být vhodná, přiměřená a mít pouze nezbytně nutný rozsah a dobu trvání.

Strana EU/TN/cs 36 se nahrazuje přiloženou stranou:

## Zástupci leteckých dopravců

3. Letečtí dopravci každé smluvní strany mají právo na území druhé smluvní strany zřizovat kanceláře a zařízení potřebná pro poskytování služeb letecké dopravy podle této dohody.

4. V souladu s právními a správními předpisy druhé smluvní strany upravujícími vstup, pobyt a zaměstnávání jsou letečtí dopravci každé smluvní strany oprávněni vyslat a udržovat na území druhé smluvní strany obchodní, řídicí, prodejní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný pro zajišťování leteckých služeb. Obě smluvní strany usnadní a urychlí udělování případných pracovních povolení pro personál zaměstnaný v kancelářích v souladu s tímto odstavcem, včetně personálu vykonávajícího některé dočasné úkoly po dobu nepřesahující devadesát (90) dnů, a to za dodržení příslušných platných právních a správních předpisů. Letečtí dopravci obou smluvních stran nejsou povinni mít místního partnera.

## Pozemní odbavování

5. Aniž jsou dotčena ustanovení druhého pododstavce, má, pokud jde o pozemní odbavování na území druhé smluvní strany, každý letecký dopravce jedné smluvní strany právo:

a) provádět vlastní pozemní odbavování (dále jen „odbavování vlastními silami“) nebo

Strana EU/TN/cs 37 se nahrazuje přiloženou stranou:

- b) vybrat si mezi konkurujícími dodavateli, kteří poskytují úplné či částečné služby pozemního odbavování, je-li takovým dodavatelům povolen přístup na trh na základě právních a správních předpisů každé smluvní strany a jsou-li takoví dodavatelé přítomni na trhu.

Práva podle prvního pododstavce podbodů a) a b) jsou omezena pouze specifickými prostorovými a kapacitními omezeními vyplývajícími z nutnosti zajistit zcela bezpečný provoz letiště. Pokud tato omezení neumožňují odbavování vlastními silami nebo mu brání či jej omezují a mezi dodavateli poskytujícími služby pozemního odbavování neexistuje účinná hospodářská soutěž, zajistí příslušná smluvní strana, aby byly všechny tyto služby zpřístupněny na rovném a odpovídajícím základě všem leteckým dopravcům; cena těchto služeb se určí na základě relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií.

6. Každý dodavatel služeb pozemního odbavování bez ohledu na to, zda se jedná o leteckého dopravce či nikoliv, má právo poskytovat na území druhé smluvní strany služby pozemního odbavování leteckým dopravcům provozujícím činnost na stejném letišti, pokud má povolení, a v souladu s platnými zákony a nařízeními.

#### Přidělování letištních časů na letištích

7. Každá smluvní strana zajistí, aby se její postupy, pokyny a předpisy pro řízení letištních časů, které se vztahují na letiště na jejím území, používaly nezávislým, transparentním, účinným a nediskriminačním způsobem a nepředstavovaly překážku pro přístup na trhy.

Strana EU/TN/cs 42 se nahrazuje přiloženou stranou:

## ČLÁNEK 9

### Cla a poplatky

1. Letadla provozovaná v mezinárodní letecké dopravě leteckými dopravci jedné smluvní strany, jejich běžné vybavení, pohonné hmoty, maziva, spotřební provozní materiál, pozemní vybavení, náhradní díly (včetně motorů), palubní zásoby (obsahující zejména potraviny, nápoje, alkoholické nápoje, tabákové a jiné výrobky určené pro prodej cestujícím nebo k použití cestujícími v omezeném množství po dobu letu) a jiné zásoby určené pro provoz či údržbu letadel zajišťujících mezinárodní leteckou dopravu nebo používaných výhradně k těmto účelům jsou po příletu na území druhé smluvní strany na základě reciprocity osvobozeny od všech dovozních omezení, daní z majetku, kapitálových poplatků, cel, spotřebních daní a podobných poplatků, které
- a) ukládají vnitrostátní či místní orgány, nebo Evropská unie a
  - b) které nejsou vypočteny z ceny poskytovaných služeb, za předpokladu, že takové vybavení a zásoby zůstávají na palubě letadel.

Strana EU/TN/cs 50 se nahrazuje příloženou stranou:

6. Rozhodnou-li se příslušné orgány jedné smluvní strany učinit opatření podle ustanovení odstavce 5, neprodleně o těchto opatřeních uvědomí příslušné orgány druhé smluvní strany a uvedou důvody, které je k tomuto rozhodnutí vedly.

7. Každé opatření přijaté jednou ze smluvních stran podle odstavce 5 se zruší, jakmile pominou důvody, které vedly k jeho přijetí.

8. Jsou-li opatření přijatá v důsledku uplatňování odstavce 5 i nadále uplatňována, i když již nejsou odůvodněná, mají smluvní strany možnost předložit záležitost smíšenému výboru.

## ČLÁNEK 14

### Ochrana letectví před protiprávními činy

1. S výhradou přechodných ustanovení uvedených v příloze I dbají smluvní strany na to, aby jejich použitelné právní a správní předpisy nebo postupy zajistily přinejmenším provádění a uplatňování regulatorních požadavků a norem týkajících se letecké dopravy uvedených v příloze II části C.

2. Smluvní strany mohou při plném zohlednění a respektování své svrchovanosti souhlasit s tím, že jedno nebo více letišť může být předmětem kontroly druhé smluvní strany týkající se opatření na ochranu před protiprávními činy, která jsou na letišti zavedena. Smluvní strany zavedou mechanismy nutné pro zajištění výměny informací o výsledcích těchto kontrol.

Strana EU/TN/cs 53 se nahrazuje přiloženou stranou:

7. Smluvní strana může při plném zohlednění a respektování svrchovanosti druhé smluvní strany přijmout bezpečnostní opatření pro vstup na své území, jakož i mimořádná opatření pro odvrácení konkrétní hrozby pro svoji bezpečnost, a tato opatření by měla být druhé straně neodkladně sdělena. Každá strana vstřícně posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření pro odvrácení konkrétní hrozby a první smluvní strana zohlední bezpečnostní opatření, která již druhá smluvní strana uplatňuje, a její stanovisko. Každá smluvní strana však uznává, že žádné ustanovení tohoto článku neomezuje možnost smluvní strany odmítnout vstup na své území jakémukoli letu, který považuje za hrozbu pro svoji bezpečnost. Každá smluvní strana s předstihem oznámí druhé smluvní straně jakákoliv zvláštní bezpečnostní opatření, která hodlá zavést a která by mohla mít významný finanční či provozní dopad na letecké služby poskytované podle této dohody s výjimkou případů, kdy to v mimořádné situaci není skutečně možné. Každá smluvní strana může požádat o svolání smíšeného výboru podle článku 21 (Smíšený výbor) za účelem projednání uvedených ochranných opatření.

8. Dojde-li k protiprávnímu zmocnění se civilního letadla nebo hrozbě zmocnění se civilního letadla nebo jiným protiprávním činům namířeným proti bezpečnosti letadel, jejich cestujících a posádky, letišť či letových navigačních zařízení a služeb, poskytují si smluvní strany vzájemnou pomoc prostřednictvím usnadnění komunikace a jiných vhodných opatření, jejichž cílem je rychle a bezpečně ukončit incident nebo hrozbu.

Strana EU/TN/cs 66 se nahrazuje přiloženou stranou:

## ČLÁNEK 22

### Řešení sporů a rozhodčí řízení

1. Každý spor týkající se uplatňování nebo výkladu této dohody s výjimkou záležitostí, na něž se vztahují ustanovení článku 7 (Spravedlivá hospodářská soutěž), který není vyřešen na zasedání smíšeného výboru, může být na základě dohody stran předložen k rozhodnutí nějaké osobě nebo subjektu. Pokud nedojde k dohodě smluvních stran, je spor na žádost jedné z nich předán rozhodčímu soudu v souladu s postupy uvedenými v tomto článku.
2. Žádost o rozhodčí řízení je písemně zaslána druhé smluvní straně. Stěžující si smluvní strana ve své žádosti uvede sporné opatření a vysvětlí jasným způsobem důvody jeho neslučitelnosti s touto dohodou.
3. Pokud se smluvní strany nedohodnou jinak, vydává rozhodčí nález rozhodčí soud složený ze tří rozhodců, který se sestaví takto:
  - a) ve lhůtě dvaceti (20) dnů ode dne přijetí žádosti o rozhodčí řízení jmenuje každá smluvní strana jednoho rozhodce. Ve lhůtě třiceti (30) dnů ode dne jmenování těchto dvou rozhodců tyto vzájemnou dohodou jmenují třetího rozhodce, který vykonává funkci předsedy rozhodčího soudu;

Strana EU/TN/cs 70 se nahrazuje přiloženou stranou:

## ČLÁNEK 23

### Ochranná opatření

1. Pokud se jedna ze smluvních stran domnívá, že druhá smluvní strana nesplnila některý závazek či povinnost vyplývající z této dohody, může přijmout vhodná opatření. Rozsah uplatňování a trvání ochranných opatření se omezí na míru nezbytně nutnou pro nápravu situace či obnovení rovnováhy této dohody. Přednostně je třeba zvolit taková opatření, která co nejméně naruší fungování této dohody.
2. Pokud smluvní strana hodlá přijmout ochranná opatření, uvědomí o tom prostřednictvím smíšeného výboru druhou smluvní stranu a poskytne veškeré příslušné informace.
3. Smluvní strany okamžitě zahájí konzultace v rámci smíšeného výboru s cílem nalézt vzájemně přijatelné řešení.
4. Aniž je dotčen čl. 3 odst. 1 písm. c) (Provozní oprávnění) a čl. 4 odst. 1 písm. d) (Zamítnutí, zrušení, pozastavení nebo omezení oprávnění), nepřijme dotčená smluvní strana žádné ochranné opatření dříve než po uplynutí jednoho měsíce ode dne oznámení podle odstavce 2 tohoto článku, ledaže by konzultace podle odstavce 3 tohoto článku skončily před uplynutím stanovené lhůty.

**ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΟ**

**της Ευρωμεσογειακής συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
και των κρατών μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Τυνησίας, αφετέρου**

(7745/21 της 11ης Ιουνίου 2021)

Η σελίδα EU/TN/el 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη σελίδα:

ΕΥΡΩΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ  
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ, ΑΦΕΝΟΣ,  
ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΤΥΝΗΣΙΑΣ, ΑΦΕΤΕΡΟΥ

---