EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.4.2021
COM(2021) 153 final

ANNEX

PŘÍLOHA

návrhu rozhodnutí Rady

o uzavření Evropsko-středomořské letecké dohody mezi Evropskou unií a jejími členskými státy na jedné straně a Tuniskou republikou na straně druhé jménem Evropské unie

EVROPSKO–STŘEDOMOŘSKÁ LETECKÁ DOHODA

mezi Evropskou unií a jejími členskými státy na jedné straně a Tuniskou republikou na straně druhé

OBSAH

ČLÁNEK 1: Definice

HLAVA I: HOSPODÁŘSKÁ USTANOVENÍ

ČLÁNEK 2: Přepravní práva a seznam tras

ČLÁNEK 3: Provozní oprávnění

ČLÁNEK 4: Zamítnutí, zrušení, pozastavení nebo omezení oprávnění

ČLÁNEK 5: Investice do leteckých dopravců

ČLÁNEK 6: Dodržování právních a správních předpisů

ČLÁNEK 7: Spravedlivá hospodářská soutěž

ČLÁNEK 8: Obchodní činnosti

ČLÁNEK 9: Cla a poplatky

ČLÁNEK 10: Poplatky za užívání

ČLÁNEK 11: Letecké tarify a letecké sazby

ČLÁNEK 12: Statistiky

HLAVA II: SPOLUPRÁCE V OBLASTI REGULACE

ČLÁNEK 13: Bezpečnost letectví

ČLÁNEK 14: Ochrana letectví před protiprávními činy

ČLÁNEK 15: Uspořádání letového provozu

ČLÁNEK 16: Ochrana životního prostředí

ČLÁNEK 17: Odpovědnost leteckého dopravce

ČLÁNEK 18: Ochrana spotřebitele

ČLÁNEK 19: Sociální aspekty

HLAVA III: INSTITUCIONÁLNÍ USTANOVENÍ

ČLÁNEK 20: Výklad a provádění

ČLÁNEK 21: Smíšený výbor

ČLÁNEK 22: Řešení sporů a rozhodčí řízení

ČLÁNEK 23: Ochranná opatření

ČLÁNEK 24: Vztah k jiným dohodám

ČLÁNEK 25: Dialog na regionální úrovni

ČLÁNEK 26: Změny

ČLÁNEK 27: Vypovězení dohody

ČLÁNEK 28: Registrace dohody

ČLÁNEK 29: Přistoupení nových členských států k Evropské unii

ČLÁNEK 30: Vstup v platnost

PŘÍLOHA I : Přechodná ustanovení

PŘÍLOHA Ia: Přechodná ustanovení týkající se mezinárodního letiště Tunis Kartágo

PŘÍLOHA II : Seznam předpisů upravujících civilní letectví

NÁVRH

EVROPSKO–STŘEDOMOŘSKÁ LETECKÁ DOHODA

mezi Evropskou unií a jejími členskými státy na jedné straně a Tuniskou republikou na straně druhé

BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ,

BULHARSKÁ REPUBLIKA,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO,

ESTONSKÁ REPUBLIKA,

IRSKO,

ŘECKÁ REPUBLIKA,

ŠPANĚLSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

FRANCOUZSKÁ REPUBLIKA,

CHORVATSKÁ REPUBLIKA,

ITALSKÁ REPUBLIKA,

KYPERSKÁ REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITEVSKÁ REPUBLIKA,

LUCEMBURSKÉ VELKOVÉVODSTVÍ,

MAĎARSKO,

MALTA,

NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

RAKOUSKÁ REPUBLIKA,

POLSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

RUMUNSKO,

REPUBLIKA SLOVINSKO,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FINSKÁ REPUBLIKA,

ŠVÉDSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

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

a Evropská unie

na jedné straně a

Tuniská republika, dále jen „Tunisko“,

na straně druhé,

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

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

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

PŘEJÍCE SI zdokonalit letecké služby a podporovat mezinárodní letecký systém založený na nediskriminaci a otevřené a spravedlivé hospodářské soutěži mezi leteckými dopravci;

PŘEJÍCE SI prosazovat své zájmy v oblasti letecké dopravy;

UZNÁVAJÍCE význam efektivní letecké dopravy pro podporu obchodu, cestovního ruchu, investic a hospodářského a sociálního rozvoje;

PŘEJÍCE SI zajistit nejvyšší stupeň bezpečnosti a ochrany v mezinárodní letecké dopravě a zdůrazňujíce své vážné obavy z činů či hrozeb namířených proti ochraně letadel před protiprávními činy, které ohrožují bezpečnost osob či majetku, mají negativní vliv na provoz letecké dopravy a podkopávají důvěru veřejnosti v bezpečnost civilního letectví;

BEROUCE NA VĚDOMÍ Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, otevřenou k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944;

JSOUCE ODHODLÁNY optimalizovat možné přínosy spolupráce v oblasti regulace a harmonizace svých právních a správních předpisů týkajících se civilního letectví;

UVĚDOMUJÍCE SI možné důležité přínosy, které mohou vyplynout z konkurenceschopných leteckých služeb a rentabilního leteckého průmyslu;

PŘEJÍCE si zajistit leteckým dopravcům rovné podmínky hospodářské soutěže;

UZNÁVAJÍCE, že dotace mohou nepříznivě ovlivnit hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci a ohrozit základní cíle této dohody;

HODLAJÍCE vycházet z rámce stávajících dohod o letecké dopravě a ujednání mezi smluvními stranami s cílem otevřít přístup na trhy a získat maximální výhody pro cestující, odesílatele, letecké dopravce i letiště a jejich zaměstnance a obyvatelstvo obou smluvních stran;

ZDŮRAZŇUJÍCE význam ochrany životního prostředí při tvorbě a provádění mezinárodní letecké politiky;

PROHLAŠUJÍCE, že je nutno přijmout okamžitá opatření pro boj proti změně klimatu a pokračovat ve spolupráci za účelem snížení skleníkových plynů v oblasti letectví způsobem slučitelným s mnohostrannými dohodami o této otázce, a zejména zavádění globálních tržních opatření tak, jak byly schváleny na 39. zasedání shromáždění ICAO a zejména s využitím relevantních nástrojů Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Pařížské dohody z 12. prosince 2015 v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu;

ZDŮRAZŇUJÍCE význam ochrany spotřebitelů a dosažení náležité úrovně ochrany spotřebitelů související s leteckými službami a uznávajíce nutnost vzájemné spolupráce v této oblasti;

UZNÁVAJÍCE, že růst obchodních příležitostí by neměl vést k oslabení pracovních norem a standardů týkajících se pracovní činnosti smluvních stran, a zdůrazňujíce význam sociálního rozměru mezinárodního letectví a posouzení účinků, jaké bude mít otevření přístupu na trhy pro pracovníky, zaměstnanost a pracovní podmínky;

ZAZNAMENÁVAJÍCE, že v oblasti letecké dopravy je třeba zlepšit přístup ke kapitálu s cílem dalšího rozvoje letecké dopravy v souladu s platnými předpisy obou smluvních stran;

DOMNÍVAJÍCE SE, že předmět této dohody musí být uplatňován postupně a že stále těsnější sbližování s právními předpisy Evropské unie lze zajistit pomocí vhodných mechanismů,

SE DOHODLY NA TĚCHTO USTANOVENÍCH:

ČLÁNEK 1

Definice

Není-li stanoveno jinak, rozumí se pro účely této dohody:

1. „dohodou“ tato dohoda, její případné přílohy a dodatky a jejich případné změny;

2. „leteckou dopravou“ přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty uskutečňovaná odděleně či společně letadlem a poskytovaná veřejnosti za úplatu, která zahrnuje pravidelné i nepravidelné letecké služby;

3. „stanovením státní příslušnosti“ zjištění, že letecký dopravce nabízející provozování leteckých služeb podle této dohody splňuje požadavky článku 3 této dohody, pokud jde o vlastnictví, faktickou kontrolu a hlavní místo obchodní činnosti;

4. „stanovením způsobilosti“ zjištění, že letecký dopravce nabízející provozování leteckých služeb podle této dohody je dostatečně finančně způsobilý, má přiměřené zkušenosti s řízením provozu takových služeb a je připraven dodržovat právní a správní předpisy smluvních stran a požadavky, které upravují provoz takových služeb;

5. „příslušnými orgány“ veřejnoprávní organizace či subjekty odpovědné za výkon správních funkcí podle této dohody;

6. „úmluvou“ Úmluva o mezinárodním civilním letectví, otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944, která zahrnuje:

   a) všechny změny, které vstoupily v platnost podle čl. 94 písm. a) úmluvy a byly ratifikovány Tuniskem na straně jedné a členským státem Evropské unie nebo členskými státy Evropské unie na straně druhé, a které se vztahují k dané problematice; a

   b) všechny přílohy nebo jejich změny přijaté podle článku 90 úmluvy, pokud je taková příloha či změna kdykoliv účinná pro Tunisko i dotčený členský stát Evropské unie nebo dotčené členské státy Evropské unie, a které se vztahují k dotčené problematice;

7. „úplnými náklady“ náklady na poskytnutí služby plus přiměřený poplatek za administrativní režijní náklady;

8. „mezinárodní leteckou dopravou“ letecká doprava, která prochází vzdušným prostorem nad územím alespoň dvou států;

9. „smluvními stranami“ na straně jedné Tunisko a na straně druhé Evropská unie a její členské státy;

10. „hlavním místem obchodní činnosti“ ústředí nebo sídlo leteckého dopravce na území smluvní strany, ve kterém jsou vykonávány hlavní finanční funkce a provozní řízení leteckého dopravce, včetně řízení zachování letové způsobilosti, jak je uvedeno v jeho provozních oprávněních;

11. „přistáním pro neobchodní účely“ přistání za jiným účelem, než je nástup nebo výstup cestujících, nakládka nebo vykládka zavazadel, nákladu a/nebo pošty v letecké dopravě;

12. „leteckými tarify“ ceny, které se platí leteckým dopravcům, jejich zástupcům nebo jiným prodejcům letenek za leteckou přepravu cestujících (včetně jakéhokoliv jiného souvisejícího typu dopravy), a podmínky pro použití těchto cen včetně odměn a podmínek nabízených zástupcům a jiným pomocným službám;

13. „leteckými sazbami“ ceny, které se platí za leteckou přepravu nákladu (včetně jakéhokoliv jiného souvisejícího typu dopravy), a podmínky pro použití těchto cen, včetně odměn a podmínek nabízených zástupcům a jiným pomocným službám;

14. „územím“ v případě Tuniska pevnina (kontinent a ostrovy), vnitřní a teritoriální vody pod jeho svrchovaností a vzdušný prostor nad ním a v případě Evropské unie a jejích členských států pevnina, vnitřní vody a teritoriální vody členských států, na něž se vztahuje Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie za podmínek stanovených uvedenými smlouvami, a vzdušný prostor nad nimi;

15. „uživatelským poplatkem“ poplatek uložený leteckým dopravcům za použití letištního zařízení a služeb, zařízení a služeb na ochranu životního prostředí, letových navigačních zařízení, zařízení nebo služeb na ochranu letectví před protiprávními činy, včetně souvisejících služeb a zařízení;

16. „pozemní odbavování 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. „dohodnutými službami“ a „určenými trasami“ mezinárodní letecká doprava a určená trasa podle článku 2 (Přepravní práva) této dohody;

19. „pravidelnými leteckými službami“ 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 a/nebo prostor k přepravě nákladu a/nebo poštovních zásilek;

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. „nepravidelnými leteckými službami“ 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;

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 (AOC);
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 licencí“

i) v případě Evropské unie a jejích členských států provozní licence a jakékoli další příslušné dokumenty nebo osvědčení vydané podle nařízení (ES) č. 1008/2008 a jakéhokoli nástupnického nástroje 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);

26. „právem páté svobody“ právo či výsada udělené jedním státem (dále jen „udělující stát“) leteckým dopravcům jiného státu (dále jen „přijímající stát“) za účelem poskytování služeb mezinárodní letecké dopravy mezi územím udělujícího 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 této dohody.

Seznam tras

2. Každá smluvní strana umožní leteckým dopravcům druhé smluvní strany provozovat leteckou dopravu na níže určených trasách:

i) pro letecké dopravce Evropské unie:

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

ii) pro letecké dopravce Tuniska:

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

Přepravní práva

3. Každá smluvní strana uděluje druhé smluvní straně následující práva pro provozování mezinárodní letecké dopravy leteckými dopravci druhé strany:

a) právo přelétat nad svým územím bez přistání;

b) právo přistávat na jejím území za jiným než obchodním účelem;

c) právo provozovat mezinárodní letecké služby na následujících trasách:

i) pro letecké dopravce Evropské unie:

mezi kterýmkoliv místem v Evropské unii a kterýmkoliv místem v Tunisku;

ii) pro letecké dopravce Tuniska:

mezi kterýmkoliv místem v Tunisku a kterýmkoliv místem v Evropské unii;

d) práva jinak stanovená v této dohodě.

Flexibilita provozu

4. Letečtí dopravci obou smluvních stran mohou u jakéhokoli letu nebo u všech letů podle vlastního uvážení na trasách uvedených výše v bodě 2:

a) provozovat lety v jednom nebo druhém směru anebo obou směrech;

b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozování jednoho letadla;

c) poskytovat služby do mezilehlých míst, míst za a míst na území smluvních stran, a to v jakékoli kombinaci a pořadí tak, jak je uvedeno výše v odstavci 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 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

i) obsluhovat více než jedno místo u stejné služby (co-terminalisation).

Flexibilita provozu podle tohoto odstavce může být realizována bez omezení směru nebo zeměpisného omezení a bez ztráty jakéhokoli práva na výkon jiné dopravy povolené podle této dohody, pokud:

i) služby leteckých dopravců Tuniska obsluhují některé místo v Tunisku;

ii) služby leteckých dopravců Evropské unie obsluhují některé místo v rámci Evropské unie.

5. Každá smluvní strana umožní každému leteckému dopravci určit frekvenci a objem jeho nabídky mezinárodní letecké dopravy na základě obchodních specifik daného trhu. V souladu s tímto právem neomezí žádná smluvní strana jednostranně objem dopravy, frekvenci či pravidelnost služeb, směrování, původ a určení dopravy ani typ či typy letadel provozovaných dopravci druhé smluvní strany s výjimkou celních, technických a provozních důvodů, důvodů týkajících se bezpečnosti uspořádání letového provozu, ekologie nebo ochrany zdraví, pokud není v této dohodě stanoveno jinak.

6. Žádné ustanovení této dohody neuděluje leteckým dopravcům:

a) Tuniska právo vzít na území jakéhokoliv členského státu Evropské unie na palubu cestující, zavazadla, náklad a/nebo poštu, které směřují do jiného místa na území uvedeného členského státu Evropské unie,

b) Evropské unie právo vzít na území Tuniska na palubu cestující, zavazadla, náklad a/nebo poštu směřující do jiného místa na území Tuniska.

7. Aniž je dotčen článek 24 (Vztah k jiným dohodám), neuděluje žádné ustanovení této dohody leteckým dopravcům obou smluvních stran právo páté svobody, pokud jde o mezilehlá místa a místa za trasami stanovenými v bodě 2 výše.

8. Odkaz na místa v tomto článku musí být chápán jako odkaz na mezinárodně uznávaná letiště.

9. Při výkonu svých práv a povinností podle této dohody smluvní strany zamezí diskriminaci mezi leteckými dopravci druhé smluvní strany, zejména na základě státní příslušnosti.

10. Bez ohledu na jakákoli jiná ustanovení této dohody může jedna smluvní strana odmítnout provozovat mezinárodní leteckou dopravu směrem do území třetí země, s níž nemá uvedená smluvní strana diplomatické vztahy, z něj nebo přes ně.

ČLÁNEK 3

Provozní oprávnění

1. Po obdržení žádosti o provozní oprávnění od leteckého dopravce jedné smluvní strany udělí druhá smluvní strana příslušná provozní oprávnění a technická povolení v minimální procesní lhůtě za předpokladu, že:

a) v případě leteckého dopravce Tuniska:

i) letecký dopravce má hlavní místo své obchodní činnosti v Tunisku a získal platnou provozní licenci v souladu s právními předpisy Tuniska a

ii) Tunisko, které odpovídá za vydávání osvědčení leteckého provozovatele, vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu a

iii) letecký dopravce je vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinové účasti a skutečně kontrolován Tuniskem a/nebo jeho státními příslušníky;

b) v případě leteckého dopravce Evropské unie:

(i) letecký dopravce má hlavní místo své obchodní činnosti na území členského státu Evropské unie na základě smluv EU a je držitelem platné provozní licence v souladu s předpisy Evropské unie a

(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 a/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) této dohody a

d) letecký dopravce splňuje podmínky stanovené právními a správními předpisy, které 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.

3. Po přijetí žádosti o provozní oprávnění od leteckého dopravce jedné smluvní strany uznají příslušné orgány druhé smluvní strany zjištění o způsobilosti a/nebo státní příslušnosti, která příslušné orgány první smluvní strany učinily v souvislosti s uvedeným leteckým dopravcem, jako by taková zjištění byla učiněna jejími vlastními příslušnými orgány, a dále již tyto záležitosti neověřují, s výjimkou situací uvedených níže v písmenech a) a b).

a) Pokud po přijetí žádosti o provozní oprávnění od leteckého dopravce druhé smluvní strany či po udělení takového oprávnění mají příslušné orgány na základě oprávněných pochybností konkrétní obavu, že i přes zjištění učiněná příslušnými orgány druhé smluvní strany nejsou splněny podmínky pro udělení příslušných oprávnění či povolení uvedené v článku 3 (Provozní oprávnění) této dohody, uvědomí ihned uvedené orgány a řádně odůvodní své obavy. V takovém případě může každá ze smluvních stran požádat o konzultace, kterých se mohou účastnit zástupci příslušných orgánů obou smluvních stran, a/nebo si může v souvislosti s těmito obavami vyžádat dodatečné informace; takovým žádostem je nutno vyhovět co nejdříve. Pokud se záležitost nevyřeší, může ji kterákoliv ze smluvních stran předložit smíšenému výboru zřízenému podle článku 21 (Smíšený výbor) této dohody a může v souladu s čl. 21 odst. 10 přijmout vhodná ochranná opatření podle článku 23 (Ochranná opatření).
b) Tyto postupy se nevztahují na uznávání zjištění učiněných v souvislosti s:
   i) bezpečnostními osvědčeními či licencemi;
   ii) ujednáními o ochraně před protiprávními činy nebo
   iii) pojištěním.

ČLÁNEK 4

Zamítnutí, zrušení, pozastavení nebo omezení oprávnění

1. Příslušné orgány kterékoliv smluvní strany mohou zamítnout, zrušit, pozastavit nebo omezit provozní oprávnění nebo pozastavit či omezit činnost leteckého dopravce druhé smluvní strany, pokud:

a) v případě leteckého dopravce Tuniska:

- letecký dopravce nemá hlavní místo své obchodní činnosti v Tunisku nebo nezískal platnou provozní licenci v souladu s příslušnými právními předpisy Tuniska nebo
- Tunisko nevykonává či neudržuje faktickou regulační kontrolu leteckého dopravce, nebo příslušný orgán není jasně identifikován nebo
- letecký dopravce není přímo nebo prostřednictvím většinové účasti vlastněn nebo fakticky kontrolován Tuniskem a/nebo jeho státními příslušníky;

b) v případě leteckého dopravce Evropské unie:

- letecký dopravce nemá hlavní místo své obchodní činnosti na území členského státu Evropské unie na základě smluv EU, nebo nezískal platnou provozní licenci v souladu s příslušnými právními předpisy Evropské unie nebo
- členský stát Evropské unie odpovědný za vydání osvědčení leteckého provozovatele nad leteckým dopravcem nevykonává či neudržuje faktickou regulační kontrolu, nebo příslušný orgán není jednoznačně identifikován nebo
- letecký dopravce není přímo nebo prostřednictvím většinové účasti vlastněn nebo fakticky kontrolován jedním členským státem nebo členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu a/nebo státními příslušníky těchto členských států nebo oběma současně;

c) letecký dopravce neplní požadavky právních a správních předpisů uvedených v článku 6 (Dodržování právních a správních předpisů) této dohody nebo

d) nejsou udržována v platnosti či uplatňována ustanovení článku 13 (Bezpečnost letectví) a článku 14 (Ochrana letectví před protiprávními činy) této dohody;

e) jedna smluvní strana v souladu s článkem 7 (Spravedlivá hospodářská soutěž) této dohody zjistila, že nejsou dodržovány podmínky hospodářské soutěže.

2. Nejsou-li zapotřebí okamžitá opatření, která mají zabránit dalšímu porušování 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) této dohody 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 a/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 a/nebo jejich státními příslušníky, nebo leteckých dopravců Evropské unie Tuniskem a/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) této dohody. Toto rozhodnutí určí podmínky vztahující se na provozování dohodnutých služeb podle této dohody a na služby mezi třetími zeměmi a smluvními stranami. Ustanovení čl. 21 odst.10 (Smíšený výbor) této dohody se na tento typ rozhodnutí nevztahují.

ČLÁNEK 6

Dodržování právních a správních předpisů

1. Při vstupu na území jedné smluvní strany, pobytu na něm či jeho opouštění dodrží letečtí dopravci druhé smluvní strany právní a správní předpisy, které platí na tomto území a týkají se vstupu či odletu letadla v mezinárodní letecké dopravě na/z území této smluvní strany nebo provozování a navigace letadla v mezinárodní letecké dopravě.

2. Při vstupu na území jedné smluvní strany, pobytu na něm či jeho opouštění musí cestující, posádka nebo v případě nákladu odesílatel druhé smluvní strany splnit nebo musí být jejich jménem splněny právní a správní předpisy, které platí na tomto území a týkají se vstupu či odletu cestujících, posádky nebo nákladu letadla na/z území této smluvní strany (zejména pak předpisy upravující vstup, odbavení, imigrační, pasovou a celní kontrolu a karanténu nebo poštovní předpisy v případě poštovních zásilek).

3. Každá ze smluvních stran povolí na svém území leteckým dopravcům druhé smluvní strany přijmout opatření s cílem zaručit, aby byly přepravovány pouze osoby s cestovními doklady požadovanými pro vstup na jejich území nebo pro tranzit přes území druhé smluvní strany.

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 určených 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 služeb letecké dopravy je důležitá existence plného práva na plnou hospodářskou soutěž 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. Strany sdílejí cíl slučitelnosti a sbližování 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.

3. Žádné ustanovení této dohody nemůže ovlivnit nebo omezit zmocnění 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 orgánů a soudů. Veškerá opatření smluvní strany podle tohoto článku jsou tedy podnikána bez ohledu na případná opatření přijatá těmito orgány a soudy.

4. Za veškerá opatření přijatá podle tohoto článku nesou výhradní odpovědnost smluvní strany a jsou zaměřena výlučně na druhou smluvní stranu a/nebo leteckého dopravce (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) této smlouvy.

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

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 služeb letecké dopravy 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.

9. Aniž jsou dotčena opatření přijatá příslušným orgánem pro hospodářskou soutěž a/nebo soudem pověřeným výkonem 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 strany poskytnou dostatek informací na to, aby mohly úplně posoudit obavy vyjádřené jednou ze smluvních stran;

b) pokud smluvní strany nedokáží vyřešit otázku prostřednicím 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.

Antimonopolní ustanovení

10. Každá smluvní strana uplatňuje účinným způsobem antimonopolní právní předpisy v souladu s odstavcem 2 a zakazuje leteckému dopravci (leteckým dopravcům):

a) ve spojení s jakýmkoliv jiným leteckým dopravcem (jakýmikoliv jinými leteckými dopravci) uzavírat dohody, přijímat rozhodnutí nebo jednat ve vzájemné shodě způsobem schopným ovlivnit služby letecké dopravy směřující na území této smluvní strany nebo z něj, jejichž cílem nebo účinkem je zamezit, omezit nebo narušit hospodářskou soutěž. Tento zákaz může být prohlášen za nepoužitelný, pokud tyto dohody, rozhodnutí nebo jednání přispívají ke zkvalitnění realizace nebo rozdělení služeb nebo k podpoře technického nebo hospodářského pokroku a poskytují při tom spotřebitelům spravedlivý podíl na zisku, který z toho vyplývá, a to aniž by: i) ukládaly příslušným podnikům omezení, jež nejsou nezbytná pro dosažení těchto cílů; ii) těmto leteckým dopravcům umožňovaly odstranit hospodářskou soutěž u podstatné části dotčených služeb, a

b) zneužívat dominantního postavení, které by mohlo ovlivnit letecké dopravní služby s příletem na území této strany nebo odletem z tohoto území.

11. Každá ze smluvních stran pověří výlučným uplatňováním antimonopolních právních předpisů uvedených výše v odstavci 10 svůj příslušný nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž a/nebo svůj soud.

12. Aniž jsou dotčena jakákoliv opatření přijatá příslušným orgánem pro hospodářskou soutěž a/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 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 strany poskytnou dostatek informací na to, aby mohly úplně posoudit obavy vyjádřené jednou ze smluvních stran.

13. Pokud smluvní strany nedokáží vyřešit otázku prostřednicím 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 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.

ČLÁNEK 8

Obchodní činnosti

S výhradou přechodných ustanovení uvedených v příloze I této dohody 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 A.

Podnikání

1. Smluvní strany se shodly na tom, že překážky v podnikání obchodních subjektů by omezily výhody, které má tato dohoda přinést. Smluvní strany se proto musí zapojit do účinného a recipročního procesu odstraňování překážek bránících podnikání hospodářských subjektů obou smluvních stran, pokud by takové překážky mohly bránit obchodování, narušovat hospodářskou soutěž nebo brzdit rozvoj rovných podmínek hospodářské soutěže.

2. Smíšený výbor zřízený článkem 21 (Smíšený výbor) této dohody vypracuje postup spolupráce v souvislosti s podnikáním a obchodními příležitostmi; monitoruje pokrok dosažený při účinném řešení překážek v podnikání obchodních subjektů a pravidelně vyhodnocuje situaci, zejména pokud jde o dosahování legislativních a regulačních změn. V souladu s ustanoveními článku 21 (Smíšený výbor) této dohody může smluvní strana požádat o svolání smíšeného výboru za účelem projednání jakékoli otázky týkající se uplatňování tohoto odstavce.

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, řídící, prodejní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný pro zajišťování letecké dopravy. 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. a) Aniž jsou dotčena ustanovení písmena b), má, pokud jde o pozemní odbavování na území druhé smluvní strany, každý letecký dopravce jedné smluvní strany právo:

i) provádět vlastní pozemního odbavování (dále jen „odbavování vlastními silami“) nebo

ii) 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.

b) Práva podle písm. a) podbodů i) a ii) tohoto odstavce jsou omezena pouze specifickými prostorovými a kapacitní omezeními vyplývajícími z nutnosti zajistit naprosto 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.

Provozní plány, programy a letové řády

8. Smluvní strana může požadovat oznámení provozních plánů, programů a letových řádů pro letecké služby provozované podle této dohody pouze pro informační účely. Pokud smluvní strana takové oznámení požaduje, omezí na minimum administrativní zátěž plynoucí zprostředkovatelům v letecké dopravě a leteckým dopravcům druhé smluvní strany z požadavků a postupů souvisejících s oznamováním.

Prodej, místní výdaje a převod finančních prostředků

9. Kterýkoliv letecký dopravce každé smluvní strany má právo provádět prodej letecké dopravy a souvisejících doplňkových služeb na území druhé smluvní strany na svůj účet nebo na účet jiného leteckého dopravce, přímo a/nebo dle svého uvážení prostřednictvím obchodních zástupců nebo jiných prostředníků podle svého výběru nebo prostřednictvím internetu či jakéhokoli jiného dostupného prostředku. Každý letecký dopravce má právo tyto služby prodávat a kdokoliv má právo je zakoupit v měně dotčeného území nebo ve volně směnitelných měnách v souladu s platnými vnitrostátními měnovými předpisy.

10. Leteckým dopravcům každé smluvní strany se povoluje uhradit náklady, zejména, ale nikoliv pouze na zakoupení pohonných hmot, vynaložené na území druhé smluvní strany v místní měně nebo ve volně směnitelné měně v souladu s měnovými a zahraničně obchodními předpisy platnými na daném území.

11. Každý letecký dopravce má právo, pokud o to požádá, směňovat na volně směnitelné měny a kdykoliv a jakýmkoliv způsobem převádět do země dle svého výběru veškerý přebytek svých příjmů nad místními výdaji, a to bez omezení a poplatků a za použití směnného kurzu platného v okamžiku žádosti o převod.

Správní postupy spojené se směnou nebo převodem přebytku příjmů se uplatňují v souladu s platnými měnovými předpisy každé strany. Směna a převod nepodléhají žádnému poplatku s výjimkou poplatků, které obvykle vybírají banky při provádění směny a převodu.

Ujednání o obchodní spolupráci

12. Při provozování či poskytování služeb podle této dohody může kterýkoliv letecký dopravce smluvní strany uzavírat ujednání o obchodní spolupráci, například prostřednictvím dohod o nákupu vyhrazené kapacity míst nebo ujednání o společném označování linek:

a) s jedním nebo více leteckými dopravci smluvních stran a

b) s jedním nebo více leteckými dopravci třetí země a

c) s jedním nebo více dopravci v oblasti povrchové, pozemní či námořní dopravy

za podmínky, že: i) letecký dopravce provozující službu je držitelem příslušných přepravních práv, ii) dopravci nabízející službu na trhu jsou držiteli příslušných povolení pro dané tratě a iii) tato ujednání splňují požadavky týkající se bezpečnosti a hospodářské soutěže, jež se na tato ujednání běžně vztahují.

13. V případě dopravy cestujících na letu v rámci ujednání o obchodní spolupráci musí být kupující při prodeji letenky nebo při odbavení nebo v každém případě před nástupem do letadla, jedná-li se o let s mezipřistáním nevyžadující odbavení, informován o identitě poskytovatele služeb, který zajišťuje jednotlivé úseky cesty.

Intermodální služby

14. V oblasti přepravy cestujících se na poskytovatele povrchové dopravy nevztahují právní a správní předpisy o letecké dopravě pouze z toho důvodu, že tato povrchová doprava je poskytována leteckým dopravcem pod jeho vlastním názvem.

15. Bez ohledu na jakékoliv jiné ustanovení této dohody mohou letečtí dopravci a nepřímí poskytovatelé nákladní dopravy smluvních stran bez omezení používat ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou jakoukoli povrchovou dopravu nákladu do nebo z jakýchkoli míst na území smluvních stran nebo třetích zemí, včetně dopravy na všechna uznaná mezinárodní letiště s celnicí nebo z těchto letišť a případně včetně práva přepravovat náklad pod celní závěrou podle platných právních a správních předpisů. Pro takový náklad bez ohledu na to, zda je přepravován povrchovou či leteckou dopravou, musí být zajištěn přístup k letištnímu celnímu odbavení a letištním celním zařízením. Letečtí dopravci si mohou zvolit, zda povrchovou dopravu realizují svými vlastními prostředky, nebo zda ji svěří jiným povrchovým dopravcům včetně jiných leteckých dopravců nebo nepřímých poskytovatelů služeb nákladní letecké dopravy. Tyto intermodální služby nákladní letecké dopravy mohou být nabízeny za jednu paušální cenu kombinované letecké a povrchové dopravy za předpokladu, že zasilatelé nejsou ohledně druhu a způsobu této dopravy uvedeni v omyl.

Franšízování a značky

16. Letečtí dopravci každé smluvní strany jsou oprávněni uzavírat ujednání o franšíze nebo o značce se společnostmi, včetně leteckých dopravců, kterékoliv smluvní strany nebo třetích zemí, pokud tito letečtí dopravci mají příslušná oprávnění a splňují podmínky právních a správních předpisů, které smluvní strany při takových ujednáních uplatňují, a zejména takových předpisů, které vyžadují uvedení totožnosti leteckého dopravce provozujícího danou službu.

Pronájem

17. Letečtí dopravci každé smluvní strany mohou uzavírat ujednání o poskytnutí letadel s posádkou nebo bez ní pro provozování mezinárodní letecké dopravy s:

a) kterýmkoliv leteckým dopravcem smluvních stran a

b) jedním nebo více leteckými dopravci třetích zemí

za předpokladu, že všechny strany těchto ujednání mají náležité oprávnění a splňují podmínky stanovené právními a správními předpisy, které strany na tato ujednání uplatňují. Žádná smluvní strana nesmí po leteckém dopravci poskytujícím letadla požadovat, aby disponoval přepravními právy podle této dohody na trasy, na kterých budou letadla provozována. Smluvní strany mohou požadovat, aby tato ujednání byla schválena jejich příslušnými orgány. Pokud jedna ze stran takové schválení na nediskriminačním základě požaduje, omezí na minimum administrativní zátěž vyplývající pro letecké dopravce ze schvalovacích postupů.

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.

2. Na základě reciprocity jsou od daní, dávek, cel a jiných poplatků uvedených v odstavci 1 tohoto článku, s výjimkou poplatků, které jsou vypočteny z ceny poskytovaných služeb, rovněž osvobozeny:

a) palubní zásoby dovezené nebo získané na území smluvní strany a naložené v přiměřeném množství na palubu pro použití v odlétajících letadlech leteckého dopravce druhé smluvní strany zajišťujících mezinárodní leteckou dopravu, i když mají být tyto zásoby spotřebovány během části letu probíhající nad uvedeným územím;

b) pozemní vybavení a náhradní díly (zejména motory) dovezené na území smluvní strany za účelem servisu, údržby nebo opravy letadla leteckého dopravce druhé smluvní strany zajišťujícího mezinárodní leteckou dopravu;

c) pohonné hmoty, maziva a spotřební provozní materiál dovezené nebo získané na území jedné smluvní strany pro použití v letadle leteckého dopravce druhé smluvní strany zajišťujícím mezinárodní leteckou dopravu, i když mají být tyto zásoby spotřebovány během části letu probíhající nad uvedeným územím;

d) tiskoviny podle celních právních předpisů každé smluvní strany dovezené nebo získané na území jedné smluvní strany a naložené na palubu letadla pro použití v odlétajících letadlech leteckého dopravce druhé smluvní strany zajišťujících mezinárodní leteckou dopravu, i když mají být tyto zásoby spotřebovány během části letu probíhající nad uvedeným územím, a

e) bezpečnostní a ochranná zařízení pro použití na letištích nebo terminálech nákladní letecké dopravy.

3. Bez ohledu na jakákoliv jiná ustanovení, která jsou s tímto v rozporu, nebrání žádné ustanovení této dohody smluvní straně, aby na nediskriminačním základě uložila daně, dávky, cla či různé poplatky na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle leteckého dopravce, který zajišťuje spojení mezi dvěma místy na jejím území.

4. Běžné vybavení letadel, jakož i materiál, zásoby a náhradní díly uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku obvykle uchovávané na palubě letadel provozovaných leteckým dopravcem jedné ze smluvních stran mohou být vyloženy na území druhé smluvní strany pouze na základě předchozího povolení celních orgánů této smluvní strany a může být požadováno, aby zůstaly pod dohledem nebo kontrolou uvedených orgánů až do doby, než budou znovu vyvezeny nebo postoupeny v souladu s celními předpisy obou smluvních stran.

5. Osvobození stanovená tímto článkem se rovněž uplatňují v případech, kdy letečtí dopravci jedné smluvní strany uzavřou s jiným leteckým dopravcem, který využívá obdobná osvobození udělená druhou smluvní stranou, smlouvu o zapůjčení nebo převodu zásob uvedených v odstavci 1 a 2 tohoto článku na území druhé smluvní strany.

6. Žádné ustanovení této dohody nebrání žádné smluvní straně uložit daně, dávky, cla či různé poplatky za zboží prodávané za jiným účelem, než je spotřeba cestujícími na palubě na úseku letecké služby mezi dvěma místy na jejím území, na kterých je povolen nástup a výstup.

7. Zavazadla a náklad v přímém tranzitu přes území smluvní strany jsou osvobozeny od daní, cel, poplatků a jiných podobných dávek, které nejsou vypočteny z ceny poskytovaných služeb.

8. Může být požadováno, aby vybavení a zásoby uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku podléhaly dozoru nebo kontrole příslušných orgánů.

9. Ustanovení této dohody nemají dopad na daň z přidané hodnoty (DPH), s výjimkou této daně uplatňované na dovoz.

10. Touto dohodou nejsou dotčena ustanovení stávajících platných úmluv mezi členskými státy a Tuniskem o zamezení dvojímu zdanění příjmů a kapitálu.

ČLÁNEK 10

Poplatky za užívání

1. S výhradou přechodných ustanovení uvedených v příloze I této dohody 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 A.

2. Každá smluvní strana dbá na to, aby poplatky, které její příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky mohou leteckým dopravcům druhé smluvní strany uložit za užívání letových navigačních služeb a služeb řízení letového provozu, byly vypočteny z nákladů a nebyly diskriminační. V žádném případě nesmějí být leteckým dopravcům druhé smluvní strany tyto poplatky za užívání vyměřovány za podmínek méně výhodných, než jsou nejvýhodnější podmínky přiznané jinému leteckému dopravci.

3. Každá smluvní strana zajistí, aby poplatky, které její příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky mohou leteckým dopravcům druhé smluvní strany uložit za užívání letištních zařízení a služeb, zařízení a služeb pro ochranu letectví před protiprávními činy a souvisejících zařízení a služeb, s výjimkou poplatků vybíraných za poskytování služeb uvedených v čl. 8 odst. 5 (Obchodní činnost) této dohody, byly spravedlivé, racionální, nebyly nespravedlivě diskriminační ani diskriminující na základě státní příslušnosti a byly spravedlivě rozvrženy mezi kategorie uživatelů. Aniž je dotčen čl. 15 odst. 1 (Uspořádání letového provozu), mohou tyto poplatky odrážet, avšak nikoli překračovat, úplné náklady, které příslušným orgánům nebo subjektům ukládajícím poplatky vznikají v souvislosti s poskytováním náležitých letištních zařízení a služeb a zařízení a služeb pro ochranu letectví před protiprávními činy na daném letišti nebo v daném letištním systému. Uvedené poplatky za užívání mohou zohledňovat přiměřenou návratnost aktiv po odpisech. Zařízení a služby, za jejichž užívání jsou vybírány poplatky, jsou poskytovány efektivním a hospodárným způsobem. V žádném případě nesmějí být leteckým dopravcům druhé smluvní strany tyto poplatky vyměřovány za podmínek méně výhodných, než jsou nejvýhodnější podmínky přiznané kterémukoliv jinému leteckému dopravci v době vyměření těchto poplatků.

4. Každá smluvní strana požaduje, aby příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky na jejím území a letečtí dopravci využívající služeb a zařízení zahájily konzultace a vyměňovaly si informace nezbytné k provedení přesného přezkumu přiměřenosti poplatků v souladu se zásadami uvedenými v odstavcích 2 a 3 tohoto článku. Každá smluvní strana dbá na to, aby příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky informovaly v přiměřené lhůtě uživatele o všech návrzích změn poplatků za užívání, aby tak umožnily uživatelům vyjádřit jejich stanoviska a předložit připomínky.

ČLÁNEK 11

Letecké tarify a letecké sazby

1. Smluvní strany povolují svým leteckým dopravcům svobodně stanovovat letecké tarify a letecké sazby na základě volné a spravedlivé hospodářské soutěže.

2. Každá strana může požadovat, aby letečtí dopravci obou smluvních stran na nediskriminačním základě oznamovali jejím příslušným orgánům tarify a sazby za služby s odletem na jejím území, a to zjednodušeným způsobem a pouze pro informaci. Toto oznamování může být od leteckých dopravců požadováno nejdříve při počáteční nabídce leteckých tarifů a leteckých sazeb.

3. Příslušné orgány mohou vést diskuse zejména za účelem projednání otázek týkajících se požadavků a postupů pro oznamování leteckých tarifů a leteckých sazeb a také jejich nespravedlivého, nepřiměřeného, diskriminačního nebo subvenčního charakteru.

ČLÁNEK 12

Statistiky

1. Každá smluvní strana poskytne druhé smluvní straně na nediskriminačním základě dostupné statistiky týkající se leteckých služeb poskytovaných v rámci této dohody, které vyhovují právním a správním předpisům obou smluvních stran a které mohou být přiměřeně požadovány.

2. Smluvní strany spolupracují zejména v rámci smíšeného výboru zřízeného článkem 21 (Smíšený výbor) této dohody na usnadnění vzájemné výměny statistických informací pro účely dohledu nad rozvojem leteckých služeb podle této dohody.

HLAVA II

SPOLUPRÁCE V OBLASTI REGULACE

ČLÁNEK 13

Bezpečnost letectví

1. S výhradou přechodných ustanovení uvedených v příloze I této dohody 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 B.

2. Příslušné orgány smluvních stran uznají pro účely provozování letecké dopravy podle této dohody platnost osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o způsobilosti a licence vydaných nebo schválených druhou smluvní stranou za platné a stále platných za předpokladu, že požadavky upravující vydávání nebo platnost těchto osvědčení nebo licencí jsou rovnocenné minimálním normám, které mohou být stanoveny podle úmluvy, nebo přísnější. Příslušné orgány však mohou pro účely letu nad územím svého vlastního státu odmítnout uznat platnost osvědčení o způsobilosti a licence, které jejich vlastním státním příslušníkům vydaly nebo schválily orgány druhé strany.

3. Smluvní strany mohou kdykoliv požádat o konzultace týkající se platných bezpečnostních norem druhé strany.

4. Smluvní strany dbají na to, aby letadlo jedné smluvní strany, u něhož existuje podezření, že nesplňuje mezinárodní normy v oblasti bezpečnosti letectví stanovené úmluvou, a které přistává na letišti otevřeném mezinárodní letecké dopravě na území druhé smluvní strany, bylo podrobeno prohlídce na zemi, kterou provedou příslušné orgány druhé strany uvnitř i vně letadla za účelem ověření platnosti dokladů letadla a jeho posádky a zjevného stavu letadla a jeho vybavení.

5. Příslušné orgány kterékoli smluvní strany mohou okamžitě přijmout všechna vhodná opatření, pokud se mohou oprávněně domnívat, že:

a) letadlo, součást letadla nebo jeho provoz nesplňují minimální normy stanovené úmluvou nebo případně regulatorní požadavky uvedené v příloze II části B této dohody;

b) existují vážné obavy, že letadlo nebo provoz letadla by nemusely splňovat minimální normy stanovené úmluvou nebo případně regulatorní požadavky uvedené v příloze II části B této dohody, nebo že

c) existují vážné obavy, že by minimální normy stanovené úmluvou nebo případně regulatorní požadavky uvedené v příloze II části B této dohody nemohly nadále zůstat v platnosti, anebo být řádně uplatňovány.

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 tohoto článku 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 této dohody 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 zavedenou mechanismy nutné pro zajištění výměny informací o výsledcích těchto kontrol.

3. Smluvní strany znovu potvrzují své vzájemné závazky při ochraně civilního letectví před protiprávními činy, a obzvláště své závazky podle úmluvy, Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla podepsané v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel podepsané v Haagu dne 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví podepsané v Montrealu dne 23. září 1971, Protokolu o potlačování protiprávních násilných činů na letištích sloužících k mezinárodnímu civilnímu letectví podepsaného v Montrealu dne 24. února 1988 a Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce podepsané v Montrealu dne 1. března 1991, pokud jsou obě smluvní strany stranami těchto úmluv, jakož i všech dalších úmluv a protokolů vztahujících se na ochranu civilního letectví před protiprávními činy, které podepsaly obě smluvní strany.

4. Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nezbytnou pomoc s cílem zabránit protiprávnímu zmocnění se civilního letadla a jiným protiprávním činům namířeným proti bezpečnosti letadla, jeho cestujících a posádky, letišť a letových navigačních zařízení a služeb a zabránit jakékoliv jiné hrozbě ohrožující ochranu civilního letectví.

5. Smluvní strany ve svých vzájemných vztazích jednají v souladu se normami ochrany letectví před protiprávními činy a doporučenými postupy stanovenými ICAO a uvedenými jako přílohy chicagské úmluvy – pokud tyto postupy uplatňují – v rozsahu, v jakém se taková ochranná opatření na smluvní strany vztahují. Obě strany vyžadují, aby provozovatelé letadel zapsaných v jejich rejstříku nebo provozovatelé, jejichž hlavní místo obchodní činnosti nebo

trvalý pobyt je na území stran, a provozovatelé letišť na území stran jednali v souladu s těmito ustanoveními o ochraně letectví před protiprávními činy.

6. Každá strana zajistí, aby na jejím území byla účinným způsobem uplatňována opatření na ochranu civilního letectví před protiprávními činy, mimo jiné včetně detekčních kontrol cestujících a jejich kabinových zavazadel, detekčních kontrol zapsaných zavazadel, prohlídka a bezpečnostní kontroly jiných osob než cestujících včetně posádky, jakož i předmětů, které převážejí, prohlídka a bezpečnostní kontroly nákladu, pošty, palubních zásob a letištních dodávek, jakož i kontrola přístupu do neveřejných prostor letiště a do vyhrazených bezpečnostních prostor. Účelem těchto opatření je čelit případné zvýšené hrozbě v souvislosti s ochranou letectví před protiprávními činy. Každá smluvní strana souhlasí s tím, že se od jejích leteckých dopravců může vyžadovat, aby dodržovali ustanovení pro ochranu letectví před protiprávními činy uvedená v odstavci 5 tohoto článku a ostatní ustanovení týkající se ochrany letectví před protiprávními činy vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup na své území, jeho opouštění či pobyt na něm.

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 bezpečnosti, a tato opatření by měla být druhé straně neodkladně sdělena. Každá strana vstřícně posoudí jakýkoli požadavek druhé strany na přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření pro odvrácení konkrétní hrozby a první strana zohlední bezpečnostní opatření, která již druhá strana uplatňuje, a její stanovisko. Každá 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 strana s předstihem oznámí druhé straně jakákoliv zvláštní bezpečnostní opatření, která hodlá zavést a která by mohla mít významný finanční či provozní dopad na služby letecké dopravy 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) této dohody 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.

9. Každá smluvní strana přijme opatření, která považuje za proveditelná, aby zajistila, že letadlo, které je předmětem protiprávního zmocnění či jiného protiprávního činu a které se nachází na zemi na jejím území, bylo zadrženo na zemi s výjimkou případů, kdy je jeho odlet vynucen prvořadou povinností chránit lidské životy. V rámci možností se tato opatření přijímají na základě vzájemných konzultací.

10. Má-li smluvní strana oprávněný důvod domnívat se, že druhá smluvní strana se odchýlila od ustanovení pro ochranu letectví před protiprávními činy uvedených v tomto článku, požádá tato smluvní strana o okamžité konzultace s druhou smluvní stranou.

11. Aniž je dotčen článek 4 (Zamítnutí, zrušení, pozastavení nebo omezení oprávnění) této dohody, je nemožnost dosáhnout uspokojivé dohody do patnácti (15) dnů ode dne vznesení této žádosti důvodem pro zamítnutí, zrušení či omezení provozního oprávnění vydaného jednomu či více leteckým dopravcům této druhé strany nebo podmínění těchto provozních oprávnění uložením opatření.

12. V případech odůvodněných bezprostřední a mimořádnou hrozbou může smluvní strana podniknout prozatímní kroky před uplynutím lhůty patnácti (15) dnů stanovené v odstavci 11 tohoto článku.

13. Jakákoliv opatření přijatá v souladu s odstavcem 11 tohoto článku se zruší poté, co druhá strana splní veškerá ustanovení tohoto článku.

ČLÁNEK 15

Uspořádání letového provozu

1. S výhradou přechodných ustanovení uvedených v příloze I této dohody 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 D této dohody, a v oblastech, které nejsou upraveny regulačním rámcem Evropské unie, postupy ICAO pro letové navigační služby za níže uvedených podmínek.

2. Smluvní strany se zavazují k maximální míře spolupráce v oblasti uspořádání letového provozu s cílem rozšířit jednotné evropské nebe na Tunisko, a posílit tak stávající bezpečnostní normy a celkovou efektivitu letecké dopravy v Evropě, co nejlepší využití kapacit a snížení zpoždění na minimum. Za tímto účelem se Tunisko zapojí do práce Výboru pro jednotné nebe jako pozorovatel. Smíšený výbor je odpovědný za monitorování a usnadňování spolupráce v oblasti uspořádání letového provozu.

3. S cílem usnadnit dosažení cílů jednotného evropského nebe na svých územích:

a) Tunisko přijme nezbytná opatření pro přizpůsobení svých letových navigačních služeb a svých institucionálních struktur a struktur dohledu v oblasti uspořádání letového provozu jednotnému evropskému nebi, a to zejména v oblasti letecké bezpečnosti;

b) Tunisko zejména zřídí příslušný vnitrostátní kontrolní orgán, který bude přinejmenším funkčně nezávislý na poskytovateli (poskytovatelích) letových navigačních služeb;

c) Evropská unie přidruží Tunisko k příslušným provozním iniciativám v oblasti letových navigačních služeb, vzdušného prostoru a interoperability, které vyplývají z jednotného evropského nebe, a to zejména na základě:

i). spolupráce s Tuniskem nebo jeho přidružením k funkčnímu bloku vzdušného prostoru;
ii). účasti v síťových funkcích jednotného evropského nebe zejména prostřednictvím výměny údajů o letových tocích;

iii). sladění s plány realizace programu SESAR;
iv). posílení interoperability a

d) smluvní strany spolupracují v oblasti výkonnostního schématu Evropské unie s cílem optimalizovat globální efektivitu letů, snižování nákladů a zlepšování bezpečnosti a kapacity stávajících systémů. Spolupráce se týká zejména měřicích nástrojů pro sledování výkonnostních ukazatelů a používání nástrojů týkajících se uspořádání a koncepce vzdušného prostoru.

ČLÁNEK 16

Ochrana životního prostředí

1. S výhradou přechodných ustanovení uvedených v příloze I této dohody 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 E.

2. Smluvní strany podporují význam ochrany životního prostředí prostřednictvím udržitelného rozvoje letectví. Smluvní strany hodlají spolupracovat na identifikaci úkolů souvisejících s dopadem letectví na životní prostředí.

3. Smluvní strany uznávají význam spolupráce, jejímž cílem je posuzovat a co nejvíce minimalizovat dopady letectví na životní prostředí v souladu s cíli této dohody.

4. Smluvní strany uznávají význam boje proti změnám klimatu, a tedy boje proti emisím skleníkových plynů souvisejícím s letectvím jak na vnitrostátní, tak i na mezinárodní úrovni. Smluvní strany se dohodly na zintenzivnění spolupráce v těchto otázkách včetně spolupráce v rámci příslušných mnohostranných dohod, zejména na provádění globálních tržně orientovaných opatření tak, jak byla schválena na 39. zasedání shromáždění ICAO, a na používání mechanismu trvalého rozvoje zřízeného článkem 6.4 Pařížské dohody přijaté stranami Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu v zájmu rozvoje globálních mezinárodních tržně orientovaných opatření zaměřených na snížení skleníkových plynů v oblasti letectví a na všech ostatních aspektech uvedených v článku 6 majících zvláštní význam pro emise způsobované mezinárodním letectvím.

5. Smluvní strany se zavazují, že si budou vyměňovat informace a udržovat pravidelný dialog mezi odborníky s cílem posílit spolupráci vedoucí k omezení dopadů letectví na životní prostředí včetně:

a) výzkumu a vývoje leteckých technologií šetrných k životnímu prostředí;

b) inovací v uspořádání letového provozu za účelem snižování dopadů letecké dopravy na životní prostředí;

c) výzkumu a vývoje nových udržitelných leteckých paliv;

d) výměny názorů o otázkách souvisejících s dopady letectví na životní prostředí a se snižováním emisí leteckého odvětví majících dopad na klima a

e) zmírňování a kontroly hluku s cílem snížit dopady letectví na životní prostředí.

6. Strany se v souladu se svými právy a povinnostmi vyplývajícími z mnohostranných závazků v oblasti životního prostředí rovněž zavazují, že budou účinným způsobem posilovat zejména finanční a technologickou spolupráci týkající se opatření zaměřených na snižování emisí skleníkových plynů z mezinárodního letectví.

7. Smluvní strany uznávají nutnost přijmout vhodná opatření pro prevenci nebo řešení dopadů letectví na životní prostředí, pokud jsou tato opatření plně v souladu s jejich právy a povinnostmi podle mezinárodního práva.

ČLÁNEK 17

Odpovědnost leteckého dopravce

Smluvní strany znovu potvrzují své závazky vyplývající z mezinárodních úmluv, které ratifikovaly.

ČLÁNEK 18

Ochrana spotřebitele

S výhradou přechodných ustanovení uvedených v příloze I této dohody 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 F.

ČLÁNEK 19

Sociální aspekty

1. S výhradou přechodných ustanovení uvedených v příloze I této dohody 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 G.

2. Smluvní strany uznávají, že je důležité zkoumat účinky této dohody na pracovní sílu, zaměstnanost a pracovní podmínky. Smluvní strany se zavazují, že budou spolupracovat v

otázkách zaměstnanosti souvisejících s touto dohodou, zejména pokud jde o její dopad na zaměstnanost, základní práva při práci, pracovní podmínky, sociální ochranu a sociální dialog.

3. Prostřednictvím svých zákonů, správních předpisů a postupů smluvní strany podporují vysokou míru sociální ochrany a ochrany zaměstnanosti v odvětví civilního letectví.

4. Smluvní strany uznávají význam přínosů dosažených kombinací významných hospodářských výhod vyplývajících z existence otevřených a konkurenčních trhů a vysokých pracovních norem pro zaměstnance. Smluvní strany provádějí ustanovení této dohody způsobem, který přispívá k vysokým pracovním normám, a to nezávisle na vlastnictví nebo povaze dotčených leteckých dopravců, a zajistí, aby práva a zásady stanovené v příslušných právních předpisech stran nebyly ohroženy, ale naopak účinně prováděny.

5. Smluvní strany se zavazují, že budou propagovat a účinným způsobem provádět ve svých právních předpisech a postupech mezinárodně uznávané základní pracovní normy tak, jak jsou uvedeny v základních ujednáních Mezinárodní organizace práce, která Tunisko a členské státy EU ratifikovaly.

6. Smluvní strany se zavazují, že budou rovněž propagovat ostatní mezinárodně uznávané normy a ujednání v sociální a pracovní oblasti, které se týkají sektoru civilního letectví, i jejich účinné provádění a uplatňování ve vnitrostátních právních předpisech.

7. Každá smluvní strana si může vyžádat svolání smíšeného výboru za účelem řešení otázek zaměstnanosti, které považuje za důležité.

HLAVA III

INSTITUCIONÁLNÍ USTANOVENÍ

ČLÁNEK 20

Výklad a provádění

1. Smluvní strany přijmou veškerá příslušná opatření, ať již všeobecná či specifická, s cílem zajistit plnění závazků vyplývajících z této dohody a zdrží se jakýchkoliv opatření, která by ohrozila dosažení cílů této dohody.

2. Každá smluvní strana odpovídá na svém území za řádné provádění této dohody.

3. Každá smluvní strana poskytne druhé smluvní straně v souladu s platnými právními předpisy dotčené smluvní strany veškeré nezbytné informace a pomoc v případě vyšetřování případných porušení předpisů, která tato druhá smluvní strana provádí v rámci svých příslušných pravomocí stanovených v této dohodě.

4. Jednají-li smluvní strany v rámci pravomocí, které jim uděluje tato dohoda, v záležitostech, jež jsou v zájmu druhé smluvní strany a týkají se orgánů nebo podniků druhé

smluvní strany, jsou příslušným orgánům druhé smluvní strany poskytovány úplné informace a před přijetím konečného rozhodnutí jim je dána příležitost vyjádřit se.

ČLÁNEK 21

Smíšený výbor

1. Zřizuje se smíšený výbor složený ze zástupců smluvních stran (dále jen „smíšený výbor“), který odpovídá za správu této dohody a zajišťuje její řádné provádění. Za tímto účelem vydává doporučení a přijímá rozhodnutí v případech stanovených v této dohodě.

2. Smíšený výbor pracuje a přijímá rozhodnutí na základě konsenzu. Rozhodnutí smíšeného výboru jsou pro smluvní strany závazná.

3. Smíšený výbor svým rozhodnutím schvaluje svůj jednací řád.

4. Smíšený výbor se schází dle potřeby a nejméně jednou ročně. Kterákoli ze smluvních stran může požádat o svolání zasedání smíšeného výboru.

5. Každá smluvní strana může rovněž požádat o svolání zasedání smíšeného výboru za účelem vyřešení jakékoliv otázky týkající se výkladu nebo uplatňování této dohody. Toto zasedání se musí konat co nejdříve, nejpozději však do dvou (2) měsíců ode dne obdržení žádosti, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.

6. Za účelem řádného provádění této dohody si strany vyměňují informace a na žádost kterékoliv z nich provádějí konzultace v rámci smíšeného výboru.

7. Smíšený výbor musí svým rozhodnutím schválit hodnocení provedené Evropskou unií ohledně toho, jak Tunisko provádí a uplatňuje regulatorní požadavky a normy stanovené právními předpisy Evropské unie uvedenými v příloze I bodě 1 této dohody (Přechodná ustanovení).

8. Smíšený výbor přezkoumává otázky týkající se investic do leteckých dopravců smluvních stran a změn ve faktické kontrole leteckých dopravců smluvních stran.

9. Smíšený výbor bude rovněž rozvíjet spolupráci, a to mimo jiné těmito prostředky:

a) přezkumem tržních podmínek ovlivňujících letecké služby podle této dohody;

b) efektivním řešením otázek v oblasti podnikání a obchodních možností uvedených v článku 8 (Obchodní činnost) této dohody, které mohou zejména bránit přístupu na trh a hladkému fungování leteckých služeb podle této dohody, jakožto prostředku pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže, sblížení správních předpisů a snížení regulatorní zátěže při provozování leteckých služeb;

c) výměnou informací, včetně informací o změnách právních a správních předpisů a politik smluvních stran, které mohou ovlivnit letecké služby;

d) posuzováním oblastí, které by bylo možné zahrnout do této dohody, zejména doporučováním případných změn této dohody či podmínek a postupů pro přistoupení dalších stran;

e) posuzováním otázek obecného charakteru souvisejících s investicemi, vlastnictvím a kontrolou;

f) rozvíjením spolupráce v oblasti regulace a vzájemného závazku dosáhnout vzájemného uznání a sblížení předpisů a opatření;

g) podporou případných konzultací v otázkách letecké dopravy, jimiž se zabývají mezinárodní organizace, ve vztazích se třetími zeměmi a v rámci mnohostranných ujednání, zejména za účelem posouzení možnosti přijmout společný přístup;

h) usnadňováním výměny statistických údajů mezi stranami za účelem monitorování rozvoje leteckých služeb v rámci této dohody a

i) posuzováním sociálních důsledků uplatňování dohody a hledáním vhodných řešení v případě obav považovaných za oprávněné.

10. Pokud smíšený výbor neučiní rozhodnutí v záležitosti, která mu byla postoupena, do šesti (6) měsíců ode dne jejího postoupení, mohou smluvní strany přijmout příslušná dočasná ochranná opatření podle článku 23 (Ochranná opatření) této dohody.

11. Tato dohoda nebrání spolupráci a jednáním mezi příslušnými orgány smluvních stran mimo smíšený výbor, a to zejména v oblasti ochrany, bezpečnosti, životního prostředí, uspořádání letového provozu, letecké infrastruktury, hospodářské soutěže a ochrany spotřebitele. Smluvní strany informují smíšený výbor o výsledcích takové spolupráce a diskusí, jež by mohly mít dopad na provádění této dohody.

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) této dohody, 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 smluvní strana ve své žádosti uvede sporné opatření a vysvětlí důvody jeho neslučitelnosti s ustanoveními této dohody tak, aby dostatečně jasně vyjádřil právní základ stížnosti.

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 tito vzájemnou dohodou jmenují třetího rozhodce, který vykonává funkci předsedy rozhodčího soudu;

b) pokud se jedné ze smluvních stran nepodaří jmenovat rozhodce nebo pokud třetí rozhodce není jmenován podle písmene a) tohoto odstavce, může jedna nebo druhá smluvní strana požádat předsedu Rady ICAO o jmenování rozhodce nebo případně rozhodců ve lhůtě třiceti (30) dnů od obdržení této žádosti. Pokud je předseda Rady ICAO státním příslušníkem Tuniska nebo členského státu, provede jmenování služebně nejstarší předseda Rady, který nemůže být z uvedeného důvodu vyloučen.

4. Dnem ustavení rozhodčího soudu je den, kdy poslední ze tří rozhodců přijme své jmenování.

5. Pokud o to požádá jedna ze smluvních stran, rozhodne rozhodčí soud ve lhůtě deseti (10) dnů od svého ustavení v otázce naléhavosti předložené věci.

6. Na žádost jedné smluvní strany může rozhodčí soud nařídit druhé smluvní straně, aby do doby, než rozhodčí soud přijme konečné rozhodnutí, provedla prozatímní nápravná opatření.

7. Rozhodčí soud předloží smluvním stranám průběžnou zprávu obsahující zjištěné skutečnosti, použitelnost příslušných ustanovení a základní zdůvodnění zjištění a učiněných doporučení nejpozději devadesát (90) dnů ode dne svého ustavení. Pokud rozhodčí soud usoudí, že tuto lhůtu není možno dodržet, musí o tom předseda rozhodčího soudu písemně uvědomit smluvní strany s uvedením důvodů zpoždění a data předpokládaného předání průběžné zprávy rozhodčího soudu. Průběžná zpráva nesmí být v žádném případě předložena později než sto dvacet (120) dnů ode dne ustavení rozhodčího soudu.

8. Smluvní strana může rozhodčímu soudu předložit písemnou žádost o přezkoumání některých aspektů průběžné zprávy do čtrnácti (14) dnů od jejího předložení.

9. V naléhavém případě udělá rozhodčí soud vše pro to, aby předložil svoji průběžnou zprávu do čtyřiceti pěti (45) dnů a v každém případě nejpozději do šedesáti (60) dnů po svém ustavení. Smluvní strana může písemně požádat rozhodčí soud o přezkum konkrétních aspektů průběžné zprávy do sedmi (7) dnů ode dne předložení uvedené zprávy.

10. Rozhodčí soud posoudí písemná vyjádření smluvních stran k průběžné zprávě a poté může svou zprávu změnit a provést jakékoli další šetření, které považuje za nezbytné. Závěry konečného nálezu obsahují dostatečnou analýzu argumentů vznesených v průběhu fáze prozatímního přezkumu a jasné odpovědi na otázky a připomínky obou smluvních stran.

11. Rozhodčí soud sdělí svůj konečný nález smluvním stranám ve lhůtě sto dvaceti (120) dnů ode dne svého ustavení. Pokud rozhodčí soud usoudí, že tento nejzazší termín není možno dodržet, musí o tom předseda soudu písemně uvědomit smluvní strany s uvedením důvodů zpoždění a data předpokládaného předání konečného nálezu rozhodčího soudu.

Konečný nález nesmí být v žádném případě předložen později než sto padesát (150) dnů ode dne ustavení rozhodčího soudu.

12. V naléhavém případě vyvine rozhodčí soud snahu, aby vydal konečný nález ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne ustavení. Pokud rozhodčí soud usoudí, že tento nejzazší termín není možno dodržet, musí o tom předseda soudu písemně uvědomit smluvní strany s uvedením důvodů zpoždění a data předpokládaného předání konečného nálezu rozhodčího soudu. Konečný nález nesmí být v žádném případě předložen později než sedmdesát pět (75) dnů ode dne ustavení rozhodčího soudu.

13. Smluvní strany mohou podat žádost o vysvětlení konečného nálezu ve lhůtě deseti (10) dnů ode dne jeho předložení; veškerá vysvětlení jsou podána ve lhůtě patnácti (15) dnů ode dne podání žádosti.

14. Pokud se rozhodčí soud domnívá, že došlo k porušení této dohody a že odpovědná smluvní strana nekoná v souladu s konečným nálezem rozhodčího soudu nebo se s druhou smluvní stranou nedokáže dohodnout na vzájemně uspokojivém řešení do čtyřiceti (40) dnů ode dne oznámení konečného nálezu soudu, může druhá smluvní strana pozastavit uplatňování srovnatelných výhod vyplývajících z této dohody, nebo může částečně či případně úplně přerušit provádění této dohody až do doby, než se odpovědná smluvní strana podřídí konečnému nálezu soudu nebo až se smluvní strany dohodnou na vzájemně uspokojivém řešení.

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) této dohody, nepřijme dotčená smluvní strana žádné ochranné opatření dříve než po uplynutí jednoho měsíce ode dne oznámení podle odstavce 2, ledaže by konzultace podle odstavce 3 skončila před uplynutím stanovené lhůty.

5. Dotčená smluvní strana smíšenému výboru neprodleně oznámí přijatá opatření a poskytne veškeré příslušné informace.

6. Jakékoliv opatření přijaté v souladu s tímto článkem se ukončí, jakmile neplnící smluvní strana splní ustanovení této dohody.

ČLÁNEK 24

Vztah k jiným dohodám

1. Tato dohoda má přednost před příslušnými ustanoveními dohod a ujednání mezi smluvními stranami, které jsou platné v době podpisu této dohody, s výjimkou ustanovení uvedených v odstavci 2 tohoto článku.

2. Za předpokladu, že mezi leteckými dopravci Evropské unie nedojde k diskriminaci na základě státní příslušnosti:

a) stávající provozní práva a výhodnější ustanovení nebo zacházení, pokud jde o vlastnictví, přepravní práva, kapacitu, frekvenci, typ nebo změnu letadel, společné označování linek a systém poplatků podle dohod nebo ujednání smluvních stran existujících v době podpisu této dohody, na něž se tato dohoda nevztahuje nebo které jsou pro dotčené letecké dopravce příznivější či jsou z hlediska svobod flexibilnější, než je tomu v rámci této smlouvy, mohou být nadále vykonávána;

b) spor mezi smluvními stranami, pokud jde o určení, zda jsou ustanovení nebo zacházení v rámci dohod nebo ujednání mezi smluvními stranami příznivější nebo flexibilnější, musí být vyřešen v rámci mechanismu řešení sporů stanoveného v článku 22 (Řešení sporů a rozhodčí řízení). Spory ohledně určení vztahu mezi protichůdnými ustanoveními nebo zacházením musí být rovněž řešeny v rámci mechanismu řešení sporů stanoveného v článku 22.

3. Pokud smluvní strany přistoupí k mnohostranné dohodě nebo se připojí k rozhodnutí ICAO nebo jiné mezinárodní organizace, které se týká záležitostí, na něž se vztahuje tato dohoda, konzultují se v řádné lhůtě v rámci smíšeného výboru v souladu s článkem 21 (Smíšený výbor) této dohody s cílem stanovit, zda má být tato dohoda revidována ve světle této situace.

ČLÁNEK 25

Dialog na regionální úrovni

Smluvní strany se zavazují vést stálý dialog s cílem zajistit soulad této dohody s barcelonským procesem a v konečném důsledku usilovat o společný evropsko-středomořský vzdušný prostor. Proto se v rámci smíšeného výboru v souladu s čl. 21 odst. 9 (Smíšený výbor) posoudí možnost vzájemného dohodnutí změn v zájmu zohlednění jiných evropsko-středomořských leteckých dohod.

ČLÁNEK 26

Změny

1. Pokud si smluvní strana přeje změnit ustanovení této dohody, oznámí to smíšenému výboru.

2. Strany se mohou dohodnout na jakékoli změně této dohody v návaznosti na konzultace podle článku 21 (Smíšený výbor) této dohody. Změny vstupují v platnost v souladu s ustanoveními článku 30 (Vstup v platnost) této dohody.

3. Smíšený výbor může na návrh jedné ze smluvních stran a v souladu s tímto článkem rozhodnout na základě konsenzu o změně příloh této dohody.

4. S výhradou dodržení zásady nediskriminace a ustanovení této dohody není touto dohodou dotčeno právo každé smluvní strany jednostranně přijímat nové právní předpisy nebo měnit své platné právní předpisy v oblasti letecké dopravy nebo v jiné související oblasti uvedené v příloze II této dohody.

5. Zvažuje-li jedna ze smluvních stran nové právní předpisy nebo změnu svých platných právních předpisů v oblasti letecké dopravy nebo v jiné související oblasti uvedené v příloze II této dohody, informuje o tom v nezbytném rozsahu a podle možností druhou smluvní stranu. Na žádost jedné nebo druhé smluvní strany může v rámci smíšeného výboru proběhnout výměna názorů.

6. Jakmile jedna smluvní strana přijme nové právní předpisy nebo změní své platné předpisy v oblasti letecké dopravy nebo v jiné související oblasti uvedené v příloze II tak, že by mohly narušit řádné fungování této dohody, informuje o tom druhou smluvní stranu nejpozději třicet (30) dnů po přijetí nebo změně. Na žádost jedné nebo druhé smluvní strany uspořádá smíšený výbor ve lhůtě šedesáti (60) dnů výměnu názorů o důsledcích těchto nových právních předpisů či změn na řádné fungování této dohody.

7. Na základě výměny názorů uvedené v odstavci 6 výše smíšený výbor:

a) přijme rozhodnutí, kterým se v případě potřeby a na základě reciprocity mění příloha II této dohody za účelem začlenění nových právních předpisů či změn příslušných právních předpisů do této dohody;

b) přijme rozhodnutí, podle něhož jsou dotčené nové právní předpisy či příslušné změny považovány za slučitelné s touto dohodou, nebo

c) doporučí jakákoliv další opatření, která mají být přijata v přiměřené lhůtě s cílem zajistit řádné fungování této dohody.

ČLÁNEK 27

Vypovězení dohody

Každá smluvní strana může diplomatickou cestou kdykoliv písemně oznámit druhé smluvní straně své rozhodnutí vypovědět tuto dohodu. Toto oznámení se zároveň zašle ICAO a sekretariátu Organizace spojených národů. Platnost této dohody končí o půlnoci času GMT na konci běžné letecké sezóny Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA), jeden rok ode dne písemného oznámení vypovězení dohody, pokud není toto oznámení vzato zpět vzájemnou dohodou smluvních stran před uplynutím této lhůty.

ČLÁNEK 28

Registrace dohody

Tato dohoda a všechny její změny se po jejich vstupu v platnost zaregistrují u ICAO v souladu s článkem 83 úmluvy a u sekretariátu Organizace spojených národů v souladu s článkem 102 Charty Organizace spojených národů.

ČLÁNEK 29

Přistoupení nových členských států k Evropské unii

1. Tato dohoda může být otevřena pro přistoupení států, které se staly členskými státy Evropské unie až po dni jejího podpisu.

2. Přistoupení členského státu Evropské unie k dohodě se provádí uložením aktu o přistoupení u Generálního sekretariátu Rady EU, který oznámí stranám a Evropské komisi uložení aktu o přistoupení a datum uložení. Přistoupení nabude účinnosti po uplynutí 30 dnů ode dne uložení aktu o přistoupení.

3. Ustanovení čl. 24 odst. 1 a 2 této dohody se použijí obdobně na stávající dohody a ujednání, které existují v okamžiku přistoupení členského státu k Evropské unii.

ČLÁNEK 30

Vstup v platnost

Tato dohoda vstupuje v platnost měsíc po dni poslední doručené nóty v rámci výměny diplomatických nót mezi stranami, jíž se potvrzuje, že byly dokončeny všechny postupy nezbytné pro vstup této dohody v platnost. Pro účely této výměny doručí Tunisko Generálnímu sekretariátu Rady Evropské unie svou diplomatickou nótu určenou Evropské unii a jejím členským státům a Generální sekretariát Rady Evropské unie doručí Tunisku diplomatickou nótu Evropské unie a jejích členských států. Diplomatická nóta Evropské unie a jejích členských států obsahuje sdělení jednotlivých členských států, jimiž se potvrzuje, že byly ukončeny všechny postupy potřebné pro vstup této dohody v platnost.

Na důkaz čehož připojili níže podepsaní řádně zplnomocnění zástupci k této dohodě své podpisy.

Vyhotoveno v […] dne […] roku […] ve dvou prvopisech v jazyce anglickém, bulharském, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, chorvatském, irském, italském, litevském, lotyšském, maďarském, maltském, německém, nizozemském, polském, portugalském, rumunském, řeckém, slovenském, slovinském, španělském a švédském, přičemž všechna znění mají stejnou platnost.

Za Tuniskou republiku

Za Evropskou unii

Za Belgické království

Za Bulharskou republiku

Za Českou republiku

Za Dánské království

Za Spolkovou republiku Německo

Za Estonskou republiku

Za Irsko

Za Řeckou republiku

Za Španělské království

Za Francouzskou republiku

Za Chorvatskou republiku

Za Italskou republiku

Za Kyperskou republiku

Za Lotyšskou republiku

Za Litevskou republiku

Za Lucemburské velkovévodství

Za Maďarsko

Za Maltu

Za Nizozemské království

Za Rakouskou republiku

Za Polskou republiku

Za Portugalskou republiku

Za Rumunsko

Za Republiku Slovinsko

Za Slovenskou republiku

Za Finskou republiku

Za Švédské království

PŘÍLOHA I

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

1. To, jak Tunisko provádí a uplatňuje regulatorní požadavky a normy stanovené v právních předpisech Evropské unie v oblasti letecké dopravy uvedených v příloze II této dohody, je předmětem hodnocení prováděného Evropskou unií, které musí být schváleno rozhodnutím smíšeného výboru. Toto hodnocení musí být provedeno nejpozději dva (2) roky po vstupu této dohody v platnost.

2. Postupné přibližování Tuniska k provádění regulatorních požadavků a norem stanovených v právních předpisech Evropské unie v oblasti letecké dopravy, které jsou uvedené v příloze II této dohody, může být předmětem pravidelného hodnocení. Toto hodnocení provádí Evropská komise ve spolupráci s Tuniskem.

3. To, jak Tunisko provádí a uplatňuje regulatorní požadavky a normy stanovené v právních předpisech Evropské unie v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, musí být předmětem hodnocení prováděného Evropskou unií, které musí být schváleno rozhodnutím smíšeného výboru. Toto hodnocení musí být provedeno nejpozději tři (3) roky po vstupu této dohody v platnost.

4. Ustanovení odstavce 6 (Subvence a státní podpora) článku 7 (Spravedlivá hospodářská soutěž) se uplatní tři (3) roky ode dne podpisu této dohody.

PŘÍLOHA Ia

Přechodná ustanovení týkající se mezinárodního letiště Tunis Kartágo

Bez ohledu na ustanovení čl. 2 odst. 3 písm. c) této dohody se na mezinárodní letiště Tunis Kartágo po dobu pěti let ode dne podpisu smlouvy a výhradně na dohodnuté služby osobní nebo kombinované dopravy uplatňují následující přechodná ustanovení:

1. Pokud existuje mezi Tuniskem a členským státem EU platná dvoustranná dohoda, jsou označení a práva třetí a čtvrté svobody z a na mezinárodní letiště Tunis Kartágo přiznány v souladu s uvedenými dvoustrannými dohodami, bez ohledu na provozované frekvence:

   - leteckým dopravcům Tuniska, kteří jsou držiteli platné provozní licence, a

   - leteckým dopravcům Evropské unie, kteří jsou držiteli platné provozní licence vydané členským státem Evropské unie, odkud let odlétá nebo kam směřuje.

2. Režimy jediného označení používané ve dvoustranných dohodách mezi Tuniskem a členskými státy se mění na režimy dvojího označení.

3. Na stávající dvoustranné dohody obsahující článek typu „Bermuda“ se použije odstavec 1, a pokud je při podpisu dohody využíváno méně než deset (10) frekvencí, se počet týdenních frekvencí stanoví na 10, pokud se smluvní strany v souladu se svými dvoustrannými dohodami nedohodnout tento počet dále zvýšit.

4. Pro členské státy, s nimiž Tunisko neuzavřelo dvoustrannou dohodu o leteckých službách, nebo stanoví-li stávající dvoustranná dohoda o leteckých službách méně než 10 týdenních frekvencí na mezinárodní letiště Tunis Kartágo a z něj, je počet týdenních frekvencí směrem z tohoto letiště a na něj stanoven na 10 v režimu dvojího označování pro tuniské letecké dopravce, kteří jsou držiteli platného provozního oprávnění a letecké dopravce Evropské unie, kteří jsou držiteli platného provozního oprávnění vydaného členským státem Evropské unie, z něhož nebo do něhož spoj létá.

5. Pro frekvence uvedené v odstavcích výše této přílohy platí po uplynutí jednoho roku od uzavření dohody roční 10% navýšení.
6. Veškeré otázky týkající se výkladu a provádění této přílohy projednají smluvní strany v nejbližším možném termínu ve smíšeném výboru.

PŘÍLOHA II

(podléhá pravidelné aktualizaci)

SEZNAM PŘEDPISŮ UPRAVUJÍCÍCH CIVILNÍ LETECTVÍ

Tuniská strana dbá na to, aby regulatorní požadavky a normy převzaté z příslušných ustanovení níže uvedených aktů byly prováděny a uplatňovány v právních a správních předpisech nebo postupech používaných v Tunisku v souladu s touto dohodou. Tuniská strana dbá na to, aby případné úpravy jednotlivých aktů byly případně zavedeny do právních a správních předpisů nebo postupů používaných v Tunisku.

A. LIBERALIZACE LETECTVÍ A OSTATNÍ PŘEDPISY PRO ODVĚTVÍ CIVILNÍHO LETECTVÍ

Č. 1008/2008
Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství
Použitelná ustanovení: články 2, 5, 7 a 11, čl. 23 odst. 1, článek 24 a příloha I

Č. 785/2004
Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, **ve znění**:

- nařízení Komise (EU) č. 285/2010
Použitelná ustanovení: články 1 až 8

Č. 2009/12
Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích
Použitelná ustanovení: články 1 až 11

Č. 96/67
Směrnice Rady ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství
Použitelná ustanovení: články 1 až 9, 11 až 21 a příloha
Pro účely uplatňování čl. 20 odst. 2 se pojmem „Komise“ rozumí „smíšený výbor“.

B. BEZPEČNOST LETECTVÍ

Bezpečnost civilního letectví a základní nařízení EASA

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, ve znění**:**

- nařízení Komise (ES) č. 690/2009

- nařízení (ES) č. 1108/2009
  Použitelná ustanovení: články 1 až 3 (pouze první odstavec) a příloha

- nařízení (EU) č. 6/2013
- nařízení (ES) č. 4/2016

Použitelná ustanovení: články 1 až 16, příloha I až Vb

Letový provoz

Č. 965/2012
Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, **ve znění:**

- nařízení Komise (EU) č. 800/2013 ze dne 14. srpna 2013

- nařízení Komise (EU) č. 71/2014 ze dne 27. ledna 2014

- nařízení Komise (EU) č. 83/2014 ze dne 29. ledna 2014

- nařízení Komise (EU) č. 379/2014 ze dne 7. dubna 2014

- nařízení Komise (EU) 2015/140 ze dne 29. ledna 2015

- nařízení Komise (EU) 2015/1329 ze dne 31. července 2015

- nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015

- nařízení Komise (EU) 2015/2338 ze dne 11. prosince 2015
- nařízení (EU) 2016/1199
- nařízení (EU) 2017/363

Použitelná ustanovení: články 1 až 9a, přílohy I až VIII

Č. 1332/2011
Nařízení Komise (EU) č. 1332/2011 ze dne 16. prosince 2011, kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém, **ve znění:**

- nařízení Komise (EU) 2016/583 ze dne 15. dubna 2016

  Použitelná ustanovení: články 1 až 5, příloha

Letové posádky

Č. 1178/2011
Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, **ve znění:**

- nařízení Komise (EU) č. 290/2012 ze dne 30. března 2012

- nařízení Komise (EU) č. 70/2014 ze dne 27. ledna 2014

- nařízení Komise (EU) č. 245/2014 ze dne 13. března 2014

- nařízení Komise (EU) 2015/445 ze dne 17. března 2015

- nařízení Komise (EU) 2016/539 ze dne 6. dubna 2016

Použitelná ustanovení: články 1 až 11, přílohy I až IV

Vyšetřování nehod

Č. 996/2010
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES, **ve znění:**

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014

Použitelná ustanovení: články 1 až 23 vyjma čl. 7 odst. 4 a článku 19 (zrušen nařízením (EU) č. 376/2014)

Č. 2012/780
Rozhodnutí Komise ze dne 5. prosince 2012 o přístupových právech k evropské centrální evidenci bezpečnostních doporučení a odpovědí na ně zřízené podle čl. 18 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES

Použitelná ustanovení: články 1 až 5

Prvotní letová způsobilost

Č. 748/2012
Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací, **ve znění:**

- nařízení Komise (EU) č. 7/2013 ze dne 8. ledna 2013

- nařízení Komise (EU) č. 69/2014 ze dne pondělí 27. ledna 2014

- nařízení Komise (EU) 2015/1039 ze dne 30. června 2015
- nařízení Komise (EU) 2016/15

Použitelná ustanovení: články 1 až 10, příloha I

Zachování letové způsobilosti

Č. 1321/2014
Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů **ve znění**:

- nařízení Komise (EU) 2015/1088 ze dne 3. července 2015, kterým se mění nařízení (EU) č. 1321/2014, pokud jde o úlevy pro postupy údržby letadel všeobecného letectví

- nařízení Komise (EU) 2015/1536 ze dne 16. září 2015, kterým se mění nařízení (EU) č. 1321/2014, pokud jde o uvedení pravidel pro zachování letové způsobilosti do souladu s nařízením (ES) č. 216/2008, kritické úkoly údržby a sledování zachování letové způsobilosti letadla

nařízení Komise (EU) 2017/334

Použitelná ustanovení: články 1 až 6, přílohy I až IV

Dodatečné specifikace letové způsobilosti

Č. 2015/640
Nařízení Komise ze dne 23. dubna 2015 o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012

Letiště

Č. 139/2014
Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008
Použitelná ustanovení: články 1 až 10, přílohy I až IV

Uspořádání letového provozu / letové navigační služby

Č. 2015/340
Nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídících letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011
Použitelná ustanovení: články 1 až 10, přílohy I až IV

Č. 373/2017
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné

požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011

Hlášení událostí

Č. 376/2014
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007

Použitelná ustanovení: články 1 až 7, čl. 9 odst. 3, čl. 10 odst. 2 až 4, čl. 11 odst. 1 a 7, článek 13, vyjma odst. 9, články 14 až 16, článek 21, přílohy I až III

Č. 2015/1018
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1018 ze dne 29. června 2015, kterým se stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014
Použitelná ustanovení: článek 1, přílohy I až V

Evropský seznam uvádějící letecké dopravce, kteří z důvodu letecké bezpečnosti podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství

Č. 474/2006
Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 **ve znění:**

- prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/963 ze dne 16. června 2016

Technické požadavky a správní postupy v oblasti civilního letectví

Č. 3922/91
Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví **ve znění:**

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1899/2006 ze dne 12. prosince 2006

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1900/2006 ze dne 20. prosince 2006

- nařízení Komise (ES) č. 8/2008 ze dne 11. prosince 2007

- nařízení Komise (ES) č. 859/2008 ze dne 20. srpna 2008

Použitelná ustanovení: články 1 až 10 vyjma čl. 4 odst. 1 a čl. 8 odst. 2 druhé věty, články 12 až 13, přílohy I až III

C. OCHRANA LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Č. 300/2008
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002

Použitelná ustanovení: články 1 až 15, 18, 21 a příloha

Č. 272/2009
Nařízení Komise (ES) č. 272/2009 ze dne 2. dubna 2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanovené v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, **ve znění**:

- nařízení Komise (EU) č. 297/2010 ze dne 9. dubna 2010

- nařízení Komise (EU) č. 720/2011 ze dne 22. července 2011

- nařízení Komise (EU) č. 1141/2011 ze dne 10. listopadu 2011

- nařízení Komise (EU) č. 245/2013 ze dne 19. března 2013

Č. 1254/2009
Nařízení Komise (EU) č. 1254/2009 ze dne 18. prosince 2009, kterým se stanoví kritéria umožňující členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a přijmout alternativní bezpečnostní opatření ve znění:
- nařízení Komise (EU) 2016/2096

Č. 18/2010
Nařízení Komise (EU) č. 18/2010 ze dne 8. ledna 2010, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, pokud jde o specifikace národních programů řízení kvality v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy
Použitelná ustanovení: všechna

Č. 2015/1998
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, **ve znění**:
- prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2426 ze dne 18. prosince 2015
  Použitelná ustanovení: všechna včetně přílohy

D. USPOŘÁDÁNÍ LETOVÉHO PROVOZU

Č. 549/2004
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení), **ve znění:**

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009 Použitelná ustanovení: články 1 až 5 vyjma čl. 1 odst. 4
  Použitelná ustanovení: články 1 až 4, 6, 9 až 13.

Č. 550/2004
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb), **ve znění:**

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009
  Použitelná ustanovení: články 1 až 18, příloha I

Č. 551/2004
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)**, ve znění:**

- nařízení (ES) č. 1070/2009
  Použitelná ustanovení: články 1 až 9

Č. 552/2004
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě), **ve znění:**

- nařízení (ES) č. 1070/2009
  Použitelná ustanovení: články 1 až 10, přílohy I až V

Výkonnost a poplatky

Č. 390/2013
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě

Č. 391/2013
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 391/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby

Funkce sítě

Č. 677/2011
Nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a kterým se mění nařízení (EU) č. 691/2010, **ve znění:**

- prováděcího nařízení Komise (EU) č. 970/2014 ze dne 12. září 2014

- prováděcího nařízení (EU) č. 373/2017

Použitelná ustanovení: články 1 až 25 a přílohy

Č. 255/2010
Nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu, **ve znění:**

- prováděcího nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012

- prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/1006 ze dne 22. června 2016, kterým se mění nařízení (EU) č. 255/2010, pokud jde o ustanovení ICAO uvedená v čl. 3 odst. 1

Použitelná ustanovení: články 1 až 15 a příloha

C (2011) 4130
Rozhodnutí Komise ze dne 7. července 2011 o jmenování manažera struktury vzdušného prostoru pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) jednotného evropského nebe

Funkční blok vzdušného prostoru

Č. 176/2011
Nařízení Komise (EU) č. 176/2011 ze dne 24. února 2011 o informacích poskytovaných před zřízením a úpravou funkčního bloku vzdušného prostoru

Interoperabilita

Č. 1032/2006
Nařízení Komise (ES) č. 1032/2006 ze dne 6. července 2006, kterým se stanoví požadavky na automatické systémy pro výměnu letových údajů pro účely oznamování, koordinace a předávání letů mezi stanovišti řízení letového provozu, **ve znění:**

- nařízení Komise (ES) č. 30/2009 ze dne 16. ledna 2009
  Použitelná ustanovení: články 1 až 9, přílohy I až V

Č. 1033/2006
Nařízení Komise (ES) č. 1033/2006 ze dne 4. července 2006, kterým se stanoví požadavky na postupy pro letové plány v předletové fázi pro jednotné evropské nebe, **ve znění:**

- prováděcího nařízení (EU) č. 929/2010
- prováděcího nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012

- prováděcího nařízení Komise (EU) č. 428/2013 ze dne 8. května 2013
- prováděcího nařízení (EU) 2016/2120

Použitelná ustanovení: články 1 až 5, příloha

Č. 633/2007

Nařízení Komise (ES) č. 633/2007 ze dne 7. června 2007, kterým se stanoví požadavky použití protokolu pro přenos zpráv o letu pro účely oznamování, koordinace a předávání letů mezi stanovišti řízení letového provozu, **ve znění**:

- nařízení Komise (EU) č. 283/2011 ze dne 22. března 2011
  Použitelná ustanovení: články 1 až 6, přílohy I až IV

Č. 29/2009
Nařízení Komise (ES) č. 29/2009 ze dne 16. ledna 2009, kterým se stanoví požadavky na služby datovým spojem pro jednotné evropské nebe, **ve znění**:

- prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/310 ze dne 26. února 2015
  Použitelná ustanovení: články 1 až 14, přílohy I až III

Č. 262/2009
Nařízení Komise (ES) č. 262/2009 ze dne 30. března 2009, kterým se stanoví požadavky na koordinované přidělování a užívání dotazovacích kódů režimu S pro jednotné evropské nebe, ve znění:
- prováděcího nařízení (EU) č. 2345/2016 ze dne 14. prosince 2016
.
Použitelná ustanovení: články 1 až 12, přílohy I až VI

Č. 73/2010
Nařízení Komise (EU) č. 73/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví požadavky na jakost leteckých dat a leteckých informací pro jednotné evropské nebe, **ve znění**:

- prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1029/2014 ze dne 26. září 2014
  Použitelná ustanovení: články 1 až 13, přílohy I až X

Č. 1206/2011
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1206/2011 ze dne 22. listopadu 2011, kterým se stanoví požadavky na identifikaci letadla pro účely přehledu v jednotném evropském nebi
Použitelná ustanovení: články 1 až 11, přílohy I až VII

Č. 1207/2011
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1207/2011 ze dne 22. listopadu 2011, kterým se stanoví požadavky na výkonnost a interoperabilitu přehledu v jednotném evropském nebi, **ve znění**:

- prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1028/2014 ze dne 26. září 2014
- prováděcího nařízení (EU) 2017/386

Použitelná ustanovení: články 1 až 14, přílohy I až IX

Č. 1079/2012
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1079/2012 ze dne 16. listopadu 2012, kterým se stanoví požadavky na rozestup kanálů hlasové komunikace pro jednotné evropské nebe, **ve znění**:

- prováděcího nařízení Komise (EU) č. 657/2013 ze dne 10. července 2013
- prováděcího nařízení (EU) 2016/2345

Použitelná ustanovení: články 1 až 14, přílohy I až V

SESAR

Č. 219/2007
Nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR), **ve znění**:

- nařízení Rady (ES) č. 1361/2008 ze dne 16. prosince 2008

- nařízení Rady (EU) č. 721/2014 ze dne 16. června 2014

Použitelná ustanovení: čl. 1 odst. 1 až 2, čl. 1 odst. 5 až 7, články 2, 3, čl. 4 odst. 1, příloha

Č. 409/2013
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 ze dne 3. května 2013 o definici společných projektů, vytvoření správy a identifikaci pobídek podporujících provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu
Použitelná ustanovení: články 1 až 15

Č. 716/2014
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 716/2014 ze dne 27. června 2014 o zřízení pilotního společného projektu na podporu provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu

Vzdušný prostor

Č. 2150/2005
Nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru
Použitelná ustanovení: články 1 až 9, příloha

Č. 923/2012
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010, **ve znění:**

- nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015
- nařízení Komise (EU) 2016/1185

Použitelná ustanovení: články 1 až 10, přílohy včetně dodatků

E. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HLUK

Č. 2002/49
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí ve znění nařízení 1137/2008 a směrnice 2015/996

Použitelná ustanovení: články 1 až 12, přílohy I až VI

Č. 2003/96
Směrnice Rady ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny
Použitelná ustanovení: čl. 14 odst. 1 písm. b) a čl. 14 odst. 2

Č. 2006/93
Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 12. prosince 2006 o regulaci provozu letadel uvedených v části II kapitoly 3 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988)
Použitelná ustanovení: články 1 až 5, přílohy I a II

Č. 598/2014
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES
Použitelná ustanovení: články 1 až 10, přílohy I a II

F. OCHRANA SPOTŘEBITELE

Č. 2027/97
Nařízení Rady (ES) ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, **ve znění**:

– nařízení (ES) č. 889/2002
  Použitelná ustanovení: články 1 až 6 a přílohy

Č. 261/2004
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91
Použitelná ustanovení: články 1 až 16

Č. 1107/2006
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě
Použitelná ustanovení: články 1 až 16, přílohy I a II

G. SOCIÁLNÍ ASPEKTY

Č. 1989/391
Směrnice Rady ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci, **ve znění:**

- směrnice 2007/30/ES
  Použitelná ustanovení: články 1 až 16.

Č. 2000/79
Směrnice Rady ze dne 27. listopadu 2000 o Evropské dohodě o organizaci pracovní doby mobilních pracovníků v civilním letectví uzavřené mezi Sdružením evropských leteckých společností (AEA), Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF), Evropským sdružením technických letových posádek (ECA), Evropským sdružením leteckých společností (ERA) a Mezinárodním sdružením leteckých dopravců (IACA)
Použitelná ustanovení: články 2 až 3, příloha

Č. 2003/88
Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby
Použitelná ustanovení: články 1 až 20, 22 až 23