

EVROPSKO-STŘEDOMOŘSKÁ LETECKÁ DOHODA  
O LETECKÉ DOPRAVĚ  
MEZI EVROPSKÝM SPOLEČENSTVÍM  
A JEHO ČLENSKÝMI STÁTY NA JEDNÉ STRANĚ  
A MAROCKÝM KRÁLOVSTVÍM NA STRANĚ DRUHÉ

BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO,

ESTONSKÁ REPUBLIKA,

ŘECKÁ REPUBLIKA,

ŠPANĚLSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

FRANCOUZSKÁ REPUBLIKA,

IRSKO,

ITALSKÁ REPUBLIKA,

KYPERSKÁ REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITEVSKÁ REPUBLIKA,

LUCEMBURSKÉ VELKOVÉVODSTVÍ,

MAĎARSKÁ REPUBLIKA,

MALTA,

NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

RAKOUSKÁ REPUBLIKA,

POLSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

REPUBLIKA SLOVINSKO,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FINSKÁ REPUBLIKA,

ŠVÉDSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ VELKÉ BRITÁNIE A SEVERNÍHO IRSKA,

smluvní strany Smlouvy o založení Evropského společenství, dále jen „členské státy ES“ a

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ, dále jen „Společenství“,

na jedné straně a

MAROCKÉ KRÁLOVSTVÍ, dále jen „Maroko“,

na straně druhé,

PŘEJÍCE SI podporovat mezinárodní letecký systém založený na spravedlivé hospodářské soutěži mezi leteckými dopravci na trhu s minimálními zásahy státu a regulací;

PŘEJÍCE SI usnadnit rozšíření příležitostí v mezinárodní letecké dopravě, a to i prostřednictvím rozvoje sítí letecké dopravy s cílem uspokojit potřeby výhodných služeb letecké dopravy u cestujících a zasilatelů;

PŘEJÍCE SI umožnit leteckým dopravcům nabízet cestujícím i zasilatelům konkurenceschopné ceny a služby na otevřených trzích;

PŘEJÍCE SI, aby všechna odvětví letecké dopravy, včetně zaměstnanců leteckých dopravců, požívala výhod liberalizované dohody;

PŘEJÍCE SI zajistit nejvyšší stupeň bezpečnosti a ochrany v mezinárodní letecké dopravě a znovu zdůrazňující své vážné obavy z činů či hrozeb namířených proti ochraně letadla, 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;

PŘEJÍCE SI zajistit rovné podmínky pro letecké dopravce;

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

POTVRZUJÍCE význam ochrany životního prostředí při rozvoji a provádění politiky mezinárodního letectví a uznávajíce práva svrchovaných států přijímat k tomuto účelu odpovídající opatření;

BEROUCE NA VĚDOMÍ význam ochrany spotřebitelů, včetně ochrany poskytované Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě uzavřenou v Montrealu dne 28. května 1999, pokud jsou obě strany stranami této úmluvy;

HODLAJÍCE vycházet z rámce stávajících dohod v oblasti letecké dopravy s cílem otevřít přístup na trhy a maximalizovat výhody pro spotřebitele, letecké dopravce, pracovní síly a společnosti na obou stranách;

DOMNÍVAJÍCE SE, že dohoda mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Marokem na straně druhé může být důležitá v evropsko-středomořských vztazích v oblasti letectví v zájmu plné podpory výhod liberalizace v tomto klíčovém hospodářském odvětví;

BEROUCE NA VĚDOMÍ, že cílem dohody je, aby byla uplatňována postupně, ale jednotně, a aby vhodný mechanismus zajišťoval stále užší harmonizaci s právními předpisy Společenství,

SE DOHODLY TAKTO:

## ČLÁNEK 1

### Definice

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

- 1) pojmy „dohodnutá služba“ a „určená trasa“ mezinárodní letecká doprava podle článku 2 a přílohy I této dohody;
- 2) „dohodou“ tato dohoda, její přílohy a všechny její změny;
- 3) „leteckou dopravou“ přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty uskutečněná letadlem odděleně nebo v kombinaci, poskytovaná veřejnosti za úplatu nebo nájemné, která, aby se zamezilo pochybnostem, zahrnuje pravidelnou i nepravidelnou (charterovou) leteckou dopravu a služby výlučně nákladní dopravy;
- 4) „dohodou o přidružení“ Evropsko-středomořská dohoda zakládající přidružení mezi Evropskými společenstvími a jejich členskými státy na jedné straně a Marockým královstvím na straně druhé uzavřená v Bruselu dne 26. února 1996;

- 5) „provozní licencí Společenství“ provozní licence ve vztahu k leteckým dopravcům usazeným v Evropském společenství udělovaná a ponechávaná v platnosti v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům;
- 6) „úmluvou“ Úmluva o mezinárodním civilním letectví otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje:
  - a) všechny změny, které vstoupily v platnost podle čl. 94 písm. a) úmluvy a byly ratifikovány Marokem i dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy Evropského společenství a
  - b) všechny přílohy nebo jejich změny přijaté podle článku 90 úmluvy, pokud je tato příloha či změna kdykoliv účinná pro Maroko i dotčený členský stát nebo dotčené členské státy Evropského společenství;
- 7) „úplnými náklady“ náklady na poskytování služby plus přiměřený poplatek za administrativní režijní náklady a případně všechny příslušné poplatky související s náklady na ochranu životního prostředí a uplatňované bez ohledu na státní příslušnost;
- 8) „stranami“ na jedné straně Společenství či členské státy, nebo Společenství a jeho členské státy v souladu s jejich příslušnými pravomocemi a na straně druhé Maroko;

- 9) „státními příslušníky“ jakákoliv fyzická nebo právnická osoba marocké státní příslušnosti za marockou stranu nebo se státní příslušností členského státu za evropskou stranu, pokud je právnická osoba vždy pod účinnou kontrolou, ať už přímou nebo prostřednictvím většinové účasti, fyzických či právnických osob marocké státní příslušnosti za marockou stranu nebo fyzických či právnických osob se státní příslušností členského státu nebo se státní příslušností jedné ze třetích zemí uvedených v příloze V za evropskou stranu;
- 10) „subvencemi“ jakýkoliv finanční příspěvek poskytnutý orgány či regionální organizací nebo jinou veřejnou organizací, tj. v případech, kdy:
- a) postup vlády, regionálního orgánu či jiné veřejné organizace zahrnuje přímý převod finančních prostředků, například ve formě dotací, půjček nebo účasti na základním kapitálu, nebo potenciální přímý převod finančních prostředků ve prospěch podniku nebo převzetí jeho závazků, například formou úvěrových záruk;
  - b) částky představující příjmy vlády nebo regionálního orgánu či jiné veřejné organizace, jež jsou za běžných okolností splatné, jsou prominuty nebo nejsou vybírány;
  - c) vláda nebo regionální orgán či jiná veřejná organizace poskytuje zboží nebo služby kromě obecné infrastruktury nebo nakupuje zboží či služby;



- d) vláda, regionální orgán či jiná veřejná organizace provádí platby ve prospěch mechanismu financování nebo pověří soukromý subjekt prováděním jedné nebo více druhů činností popsanych v písmenech a), b) a c) nebo tomuto soukromému subjektu nařídí provádění těchto činností, které by za běžných okolností prováděla vláda a které se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami;

a kdy je tím poskytnuta výhoda.

- 11) „mezinárodní leteckou dopravou“ letecká doprava, která prochází leteckým prostorem nad územím více než jednoho státu;
- 12.) „cenou“ tarify uplatňované leteckými dopravci nebo jejich zástupci za přepravu cestujících, zavazadel nebo nákladu (kromě pošty) leteckou dopravou, včetně případné povrchové dopravy ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou, a podmínky, jimž jejich uplatňování podléhá;
- 13) „poplatkem za užívání“ poplatek uložený leteckému dopravci za použití letištních zařízení a služeb, letištních zařízení pro ochranu životního prostředí, leteckých navigačních a bezpečnostních zařízení a služeb, včetně souvisejících služeb a zařízení;
- 14) pojmem „SESAR“ technické provádění jednotného evropského nebe, které umožňuje koordinovaný a synchronizovaný výzkum, rozvoj a rozmístění nových generací systémů řízení leteckého provozu;

- 15) „územím“ pro Marocké království pevnina (kontinentální a ostrovní), vnitřní vody a teritoriální vody spadající pod jeho svrchovanost nebo jurisdikci a pro Evropské společenství pevnina (kontinentální a ostrovní), vnitřní vody a teritoriální vody, na něž se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství za podmínek stanovených uvedenou smlouvou a jakýmkoliv nástrojem, který ji nahrazuje; tato dohoda se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny příslušné právní postoje Španělského království a Spojeného království ve sporu o suverenitu nad územím, kde se letiště nachází, a pokud jde o trvalí pozastavení leteckých opatření EU pro letiště Gibraltar platných dne 18. září 2006 mezi členskými státy v souladu s prohlášením ministrů o letišti Gibraltar, dohodnutým dne 18. září 2006 v Cordobě; a
  
- 16) „příslušnými orgány“ vládní organizace či subjekty uvedené v příloze III. Všechny změny vnitrostátních právních předpisů ohledně statusu příslušných orgánů oznámí dotčená strana druhé straně.

## HLAVA I

### HOSPODÁŘSKÁ USTANOVENÍ

#### ČLÁNEK 2

##### Provozní práva

1. Není-li stanoveno jinak v příloze I, udělí každá strana druhé straně následující práva pro výkon mezinárodní letecké dopravy leteckými dopravci druhé strany:

- a) právo létat bez přistání nad jejím územím;
- b) právo vykonat zastávky na jejím území za neobchodním účelem, tj. za účelem jiným než nastoupení nebo vystoupení cestujících, naložení nebo vyložení zavazadel, nákladu nebo pošty v letecké dopravě;
- c) právo vykonat zastávky na jejím území při provozu dohodnuté služby na určené trase za účelem nastoupení nebo vystoupení cestujících, naložení nebo vyložení nákladu nebo pošty, odděleně nebo v kombinaci, v mezinárodní dopravě a
- d) práva jinak stanovená v této dohodě.

2. O žádném ustanovení této dohody se nelze domnívat, že uděluje leteckým dopravcům:

- a) Maroka právo vzít na území jakéhokoliv členského státu ES na palubu cestujících, zavazadla, náklad nebo poštu přepravované za úhradu a směřující do jiného místa na území tohoto členského státu ES;
- b) Společenství právo vzít na území Maroka na palubu cestujících, zavazadla, náklad nebo poštu přepravované za úhradu a směřující do jiného místa na území Maroka.

### ČLÁNEK 3

#### Oprávnění

Po obdržení žádostí o oprávnění k provozu od leteckého dopravce jedné strany udělí příslušné orgány druhé strany příslušná oprávnění s minimálním procedurálním zpožděním za předpokladu, že:

- a) v případě leteckého dopravce Maroka:
  - letecký dopravce má hlavní místo své obchodní činnosti a případně své sídlo v Maroku a získal licenci a všechny další příslušné dokumenty v souladu s právními předpisy Maroka;
  - Maroko nad leteckým dopravcem vykonává a udržuje faktickou regulativní kontrolu a

- letecký dopravce je přímo nebo prostřednictvím většinové účasti vlastněn a zůstává ve vlastnictví Maroka nebo státních příslušníků Maroka a je vždy Marokem nebo jeho státními příslušníky fakticky kontrolován, nebo je přímo nebo prostřednictvím většinové účasti vlastněn a zůstává ve vlastnictví členských států ES nebo státních příslušníků členských států ES a je vždy těmito členskými státy ES nebo jejich státními příslušníky fakticky kontrolován;

b) v případě leteckého dopravce Společenství:

- letecký dopravce má hlavní místo své obchodní činnosti a případně své sídlo na území členského státu ES podle Smlouvy o založení Evropského společenství a získal provozní licenci Společenství a
- členský stát ES odpovědný za vydání osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC) leteckému dopravci nad leteckým dopravcem vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu a příslušný letecký úřad je zřetelně označen;
- letecký dopravce je přímo nebo prostřednictvím většinové účasti vlastněn a zůstává ve vlastnictví členských států ES nebo jejich státních příslušníků či jiných států uvedených v příloze V nebo státních příslušníků těchto jiných států;

c) letecký dopravce je způsobilý plnit podmínky stanovené právními a správními předpisy, které pro provoz mezinárodní letecké dopravy běžně uplatňuje strana, jež posuzuje žádost či žádosti  
a

- d) ustanovení v článku 14 (Bezpečnost letectví) a článku 15 (Ochrana letectví) jsou dodržována a uplatňována.

## ČLÁNEK 4

### Zrušení oprávnění

1. Příslušné orgány každé strany mohou zrušit, pozastavit nebo omezit oprávnění k provozu nebo jinak pozastavit či omezit provoz leteckého dopravce druhé strany, pokud:
  - a) v případě leteckého dopravce Maroka:
    - letecký dopravce nemá hlavní místo své obchodní činnosti nebo případně své sídlo v Maroku nebo nezískal provozní licenci a jakékoliv příslušné dokumenty v souladu s platnými právními předpisy Maroka;
    - Maroko nad leteckým dopravcem nevykonává ani neudržuje faktickou regulační kontrolu; nebo
    - letecký dopravce není vlastněn ani fakticky kontrolován přímo či prostřednictvím většinové účasti Marokem nebo jeho státními příslušníky či členskými státy ES nebo jejich státními příslušníky;

- b) v případě leteckého dopravce Společenství:
- letecký dopravce nemá hlavní místo své obchodní činnosti nebo případně své sídlo na území členského státu ES podle Smlouvy o založení Evropského společenství nebo nezískal provozní licenci Společenství;
  - členský stát ES odpovědný za vydání osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC) leteckému dopravci nad leteckým dopravcem nevykonává a neudržuje faktickou regulační kontrolu nebo příslušný letecký úřad není zřetelně označen; nebo
  - letecký dopravce není vlastněn ani fakticky kontrolován přímo nebo prostřednictvím většinové účasti členskými státy ES nebo jejich státními příslušníky či jinými státy uvedenými v příloze V nebo státními příslušníky těchto jiných států;
- c) letecký dopravce nedodržel právní a správní předpisy uvedené v článku 6 (Uplatňování právních předpisů) této dohody; nebo
- d) nejsou dodržována a uplatňována ustanovení stanovená v článku 14 (Bezpečnost letectví) a článku 15 (Ochrana letectví).
2. Nejsou-li nezbytná okamžitá opatření pro zabránění dalšímu nedodržování odst. 1 písm. c) nebo d), uplatňují se práva stanovená tímto článkem pouze po konzultaci s příslušnými orgány druhé strany.

## ČLÁNEK 5

### Investice

Většinové vlastnictví nebo faktická kontrola leteckého dopravce Maroka členským státem ES nebo jeho státními příslušníky nebo leteckého dopravce Společenství Marokem nebo jeho státními příslušníky podléhá předběžnému rozhodnutí smíšeného výboru zřízeného touto dohodou.

Toto rozhodnutí určí podmínky vztahující se na provoz dohodnutých služeb podle této dohody a na služby mezi třetími zeměmi a stranami. Ustanovení čl. 22 odst. 9 této dohody se na tento typ rozhodnutí nevztahují.

## ČLÁNEK 6

### Uplatňování právních předpisů

1. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm či jeho opouštění dodrží letečtí dopravci druhé strany právní a správní předpisy, které platí na tomto území a týkají se vstupu letadla provozovaného v mezinárodní letecké dopravě na území této strany či odletu z něj nebo provozu a navigace letadla.
2. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm či jeho opouštění cestující, posádka nebo náklad letadla druhé strany splní, nebo musí být jejich jménem splněny, právní a správní předpisy, které platí na tomto území a týkají se vstupu cestujících, posádky nebo nákladu letadla této strany na území či odletu z něj (včetně předpisů, které se vztahují na vstup, odbavení, přistěhovalectví, pasy, clo a karanténu, nebo v případě pošty včetně poštovních předpisů).



## ČLÁNEK 7

### Hospodářská soutěž

Nejsou-li v této dohodě obsažena konkrétnější pravidla, použijí se pro oblast působnosti této dohody ustanovení kapitoly II („Hospodářská soutěž a jiná hospodářská ustanovení“) hlavy IV dohody o přidružení.

## ČLÁNEK 8

### Subvence

1. Strany uznávají, že veřejné subvence leteckým dopravcům narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují některé podniky v poskytování služeb letecké dopravy, že ohrožují základní cíle dohody a že nejsou slučitelné se zásadou otevřeného leteckého prostoru.
2. Je-li považováno za nezbytné poskytnout veřejné subvence leteckému dopravci či leteckým dopravcům, kteří působí v rámci této dohody, s cílem dosáhnout legitimního cíle, jsou takové subvence úměrné cíli, transparentní a navržené tak, aby v proveditelném rozsahu minimalizovaly nepříznivý dopad na letecké dopravce druhé strany. Strana poskytující takovou subvenci neprodleně uvědomí druhou stranu o svém záměru poskytnout subvenci a o jejím souladu s kritérii stanovenými v této dohodě.

3. Domnívá-li se jedna strana, že subvence poskytnutá druhou stranou nebo případně veřejným či vládním subjektem země jiné, než jsou strany, není v souladu s kritérii stanovenými v odstavci 2, může požádat o zasedání smíšeného výboru podle článku 22 s cílem záležitost projednat a reagovat příslušným způsobem na obavy, které jsou považovány za oprávněné.
4. Nelze-li spor vyřešit prostřednictvím smíšeného výboru, ponechají si strany možnost uplatnit svá vlastní opatření proti subvencím.
5. Ustanoveními tohoto článku nejsou dotčeny právní ani správní předpisy stran, které se vztahují na zásadní závazky v oblasti leteckých služeb a veřejných služeb na území stran.

## ČLÁNEK 9

### Obchodní příležitosti

1. Letečtí dopravci každé strany mají právo zřídit kanceláře na území druhé strany za účelem podpory a prodeje letecké dopravy a souvisejících činností.
2. V souladu s právními a správními předpisy druhé strany, které se vztahují na vstup, pobyt a zaměstnání, jsou letečtí dopravci každé strany oprávněni přivést a udržovat na území druhé strany řídicí, prodejní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný pro podporu poskytování letecké dopravy.

3. a) Aniž je dotčeno písmeno b), má každý letecký dopravce s ohledem na pozemní odbavování na území druhé strany:
- i) právo na vykonávání svého vlastního pozemního odbavování („odstavování vlastními silami“) nebo podle vlastní volby
  - ii) právo vybrat mezi konkurenčními dodavateli, kteří poskytují úplné či částečné služby pozemního odbavování, je-li těmto dodavatelům povolen přístup na trh na základě právních a správních předpisů každé strany a jsou-li tito dodavatelé přítomni na trhu.
- b) U následujících kategorií služeb pozemního odbavování, tj. odbavování zavazadel, manipulace na rampě, manipulace s pohonnými hmotami a oleji, odbavování nákladu a pošty, pokud jde o fyzickou manipulaci s nákladem a poštou mezi letištním terminálem a letadlem, se na práva pod písmenem a) v bodech i) a ii) vztahují pouze zvláštní omezení podle právních a správních předpisů použitelných na území druhé strany. Pokud tato omezení neumožňují pozemní odbavování vlastními silami a neexistuje-li účinná hospodářská soutěž mezi dodavateli, kteří poskytují služby pozemního odbavování, jsou všechny tyto služby rovnoprávně a přiměřeně k dispozici všem leteckým dopravcům; ceny za takové služby nepřekračují jejich celkové náklady, včetně přiměřené návratnosti aktiv po odpisu.
4. Jakýkoliv letecký dopravce každé strany může provádět prodej letecké dopravy na území druhé strany přímo nebo dle svého uvážení prostřednictvím obchodních zástupců nebo jiných zprostředkovatelů jmenovaných leteckým dopravcem. Každý letecký dopravce má právo prodávat tuto dopravu a každý má právo zakoupit tuto dopravu vměně uvedeného území nebo ve volně směnitelných měnách.

5. Každý letecký dopravce má právo na požádání přepočítat a převést místní příjmy z území druhé strany na své domovské území a, s výjimkou případů, které nejsou v souladu se všeobecně uplatňovanými právními a správními předpisy, do země či zemí podle svého výběru. Přepočítání a převod se povolují neprodleně bez omezení či zdanění, která se na ně vztahují, ve směnném kursu platném pro běžné transakce a převody v den, kdy dopravce podá první žádost o převod.

6. Leteckým dopravcům každé strany se povoluje hradit místní náklady, včetně zakoupení paliva, na území druhé strany v místní měně. Letečtí dopravci každé strany mohou dle svého uvážení hradit tyto náklady na území druhé strany ve volně směnitelných měnách podle místního měnového předpisu.

7. Při provozování či nabízení služeb podle dohody může kterýkoliv letecký dopravce strany uzavřít dohody o obchodní spolupráci, jako jsou dohody o vyblokování prostoru nebo ujednání o společném označování linek, s

- a) kterýmkoliv leteckým dopravcem či leteckými dopravci stran a
- b) kterýmkoliv leteckým dopravcem či leteckými dopravci třetí země a
- c) kterýmkoliv dopravcem v oblasti povrchové, pozemní či námořní dopravy;

za předpokladu, že i) všechny zúčastněné strany těchto ujednání mají příslušné oprávnění a ii) ujednání splňují požadavky, které se týkají bezpečnosti a hospodářské soutěže a běžně se vztahují na tato ujednání. Pokud jde o prodej osobní dopravy zahrnující společné označování linek, kupující je na místě prodeje nebo v každém případě před nástupem do letadla informován o tom, kteří poskytovatelé dopravy budou provozovat každý úsek služby.

8. a) V souvislosti s přepravou cestujících se na poskytovatele povrchové dopravy nevztahují právní ani správní předpisy o letecké dopravě, i když je tato povrchová doprava nabízena leteckým dopravcem pod jeho vlastním jménem. Je na uvážení poskytovatelů povrchové dopravy, zda se rozhodnou uzavřít dohody o spolupráci. Při rozhodování konkrétní záležitosti mohou poskytovatelé pozemní dopravy zvážit mimo jiné zájmy spotřebitelů, technická a hospodářská omezení a omezení týkající se prostoru a kapacity.
- b) Kromě toho a bez ohledu na jakékoliv jiné ustanovení této dohody mohou letečtí dopravci a nepřímí poskytovatelé nákladní dopravy stran bez omezení použít ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou jakoukoli povrchovou nákladní dopravu do všech míst na území Maroka a Společenství nebo z nich nebo ve třetích zemích, včetně dopravy na všechna letiště s celnicí nebo z nich, a rovněž případně podle platných právních a správních předpisů, právo či práva přepravovat náklad pod celním dohledem. Pro takový náklad, bez ohledu na to, zda je přepravován povrchovou či leteckou dopravou, je zajištěn přístup k letištnímu celnímu odbavení a celnicím. Letečtí dopravci se mohou rozhodnout, zda budou provozovat svou vlastní povrchovou dopravu, nebo zda ji zabezpečí prostřednictvím ujednání s jinými povrchovými dopravci, včetně povrchových dopravců provozovaných jinými leteckými dopravci a nepřímých poskytovatelů nákladní letecké dopravy. Takové intermodální služby nákladní dopravy mohou být nabízeny za jednu celkovou cenu kombinované letecké a povrchové dopravy za předpokladu, že zasilatelé nejsou klamáni ohledně skutečností týkajících se takové dopravy.

## ČLÁNEK 10

### Cla a celní poplatky

1. Po přiletu na území jedné strany jsou letadla provozovaná v mezinárodní letecké dopravě leteckými dopravci druhé strany, jejich běžné vybavení, palivo, maziva, spotřební provozní materiál, pozemní vybavení, náhradní díly (včetně motorů), palubní zásoby (obsahující potraviny, nápoje, alkoholické nápoje, tabák a jiné výrobky určené pro prodej nebo k použití cestujícími v omezeném množství po dobu letu, avšak nikoli omezené na tyto věci) a jiné položky určené či používané výhradně pro provoz či údržbu letadla v mezinárodní letecké dopravě, na základě vzájemnosti osvobozena od všech dovozních omezení, daní z majetku, kapitálových poplatků, cla, spotřebních daní a podobných poplatků, které a) ukládají vnitrostátní či místní orgány nebo Společenství a b) které nevycházejí z nákladů na poskytované služby, za předpokladu, že takové vybavení a zásoby zůstávají na palubě letadla.
  
2. Rovněž jsou na základě vzájemnosti osvobozeny od daní, dávek, cel či různých poplatků uvedených v odstavci 1 tohoto článku, s výjimkou poplatků, které vycházejí z nákladů na poskytované služby:
  - a) palubní zásoby přivezené na území strany nebo dodané na jejím území a naložené na palubu v přiměřeném množství pro použití v letadle provozovaném v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany na jeho letu z území, i když jsou tyto zásoby určeny k použití během části letu vykonané nad územím strany, na kterém byly naloženy na palubu;

- b) pozemní vybavení a náhradní díly (včetně motorů) přivezené na území strany za účelem servisu, údržby nebo opravy letadla provozovaného v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany;
- c) maziva a spotřebitelný technický materiál přivezené na území strany nebo opatřené na jejím území pro použití v letadle provozovaném v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany, i když jsou tyto zásoby určeny k použití během části letu vykonané nad územím strany, na kterém byly naloženy na palubu, a a
- d) tiskoviny podle celních právních předpisů každé strany přivezené na území strany nebo opatřené na jejím území a naložené na palubu pro použití v letadle provozovaném v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany na svém letu z území, i když jsou tyto zásoby určeny k použití během části letu vykonané nad územím strany, na kterém byly naloženy na palubu;
- e) bezpečnostní a ochranná zařízení pro použití na letištích nebo terminálech nákladní letecké dopravy.

3. Tato dohoda neosvobozuje od daní, dávek, cel či poplatků podobných těm, které jsou uvedeny v odstavci 1 palivo dodané stranou leteckým dopravcům na jejím území. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm či jeho opouštění dodrží letečtí dopravci druhé strany její právní a správní předpisy, které se vztahují na prodej, dodávání a použití leteckých paliv.

4. U vybavení a zásob uvedených v odstavci 1 a 2 tohoto článku je možno vyžadovat, aby byly pod dozorem nebo kontrolou příslušných orgánů.
5. Osvobození stanovená tímto článkem se rovněž uplatňují v případech, kdy letečtí dopravci jedné strany uzavřeli s jiným leteckým dopravcem, který obdobně využívá tato osvobození udělená druhou stranou, smlouvu týkající se zapůjčení nebo převodu položek uvedených v odstavci 1 a 2 na území druhé strany.
6. Žádné ustanovení této dohody nebrání žádné straně uložit daně, dávky, cla či poplatky za zboží prodávané za účelem jiným, než je spotřeba cestujícími na palubě na úseku letecké služby mezi dvěma místy na jejím území, na kterých je povolen nástup a výstup.

## ČLÁNEK 11

### Poplatky za užívání

1. Strana neuloží leteckým dopravcům druhé strany ani nepovolí, aby jim byly uloženy, poplatky za užívání vyšší než ty, které uložila svým vlastním leteckým dopravcům provozujícím podobné mezinárodní letecké služby.



2. Zvýšené nebo nové poplatky by měly být zavedeny pouze po odpovídající konzultaci mezi příslušnými orgány zodpovědnými za poplatky a leteckými dopravci každé strany. Uživatelé by měli být včas uvědoměni o všech návrzích na změny poplatků za užívání, aby měli možnost vyjádřit své názory před provedením změn. Strany rovněž dle potřeby podpoří výměnu takových informací, které mohou být nezbytné pro přesné zhodnocení přiměřenosti, oprávněnosti a rozvržení poplatků v souladu se zásadami tohoto článku.

## ČLÁNEK 12

### Tvorba cen

Ceny za letecké dopravní služby provozované v souladu s touto dohodou se stanoví svobodně a nepodléhají schvalování, ale lze vyžadovat, aby byly předloženy pouze pro informační účely. Ceny účtované za dopravu výhradně uvnitř Společenství podléhají právu Společenství.

## ČLÁNEK 13

### Statistika

Příslušné orgány každé strany dodají příslušným orgánům druhé strany na jejich žádost informace a statistiky týkající se dopravy vykonané leteckými dopravci oprávněnými jednou stranou vykonávat dohodnuté služby směřující na území druhé strany nebo z jejího území, stejným způsobem, jakým oprávnění letečtí dopravci vypracovali a předložili informace a statistiky svým vnitrostátním příslušným orgánům. Všechny dodatečné statistické údaje týkající se dopravy, které příslušné orgány jedné strany mohou vyžadovat od orgánů druhé strany, jsou předmětem jednání ve smíšeném výboru na žádost kterékoliv strany.

## HLAVA II

### SPOLUPRÁCE V OBLASTI PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

## ČLÁNEK 14

### Bezpečnost letectví

1. Strany postupují v souladu s ustanoveními právních předpisů Společenství týkajících se bezpečnosti letectví uvedených v příloze VI.A podle níže stanovených podmínek.

2. Strany zajistí, aby letadlo registrované u jedné strany, u něhož existuje podezření, že nespĺňuje bezpečnostní normy mezinárodního letectví stanovené úmluvou, a které přistává na letištích otevřených mezinárodní letecké dopravě na území druhé strany, bylo podrobeno inspekčním na ploše provedeným příslušnými orgány druhé strany, na palubě letadla a zvenku za účelem prověření platnosti dokladů letadla a jeho posádky a navenek patrného stavu letadla a jeho vybavení.
3. Každá strana může kdykoliv požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem zavedených druhou stranou.
4. Žádné ustanovení této dohody nelze vykládat jako omezení pravomoci příslušných orgánů strany přijmout všechna vhodná a okamžitá opatření, kdykoliv zjistí, že letadlo, výrobek nebo úkon:
  - a) nespĺňují minimální požadavky stanovené úmluvou, případně právními předpisy uvedenými v části A přílohy VI,
  - b) mohou – na základě inspekce uvedené v odstavci 2 – vyvolat vážné obavy, že letadlo nebo jeho provoz neodpovídá minimálním požadavkům stanoveným úmluvou, případně právními předpisy uvedenými v části A přílohy VI, nebo
  - c) mohou vyvolat vážné obavy, že minimální požadavky stanovené úmluvou, případně právními předpisy uvedenými v části A přílohy VI, nejsou účinně dodržovány a uplatňovány.
5. Podniknou-li příslušné orgány jedné strany kroky podle odstavce 4, neprodleně uvědomí příslušné orgány druhé strany o těchto krocích a uvedou důvody, které je k těmto krokům vedly.

6. Probíhají-li opatření přijatá v důsledku uplatňování odstavce 4 i nadále, ačkoliv důvod pro jejich provádění pominul, může kterákoliv strana předložit záležitost smíšenému výboru.

## ČLÁNEK 15

### Ochrana letectví

1. Jelikož je zajištění bezpečnosti civilního letadla, jeho cestujících a posádky základním předpokladem provozu mezinárodních leteckých služeb, strany znovu zdůrazňují své vzájemné závazky při ochraně civilního letectví před protiprávními činy (a obzvláště své závazky podle Chicagské 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 potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsanému v Montrealu 24. února 1988 a Úmluvy o značení plastických výbušnin za účelem jejich 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 bezpečnost civilního letectví, jejichž stranami jsou obě strany).

2. 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 leteckých navigačních zařízení a zabránit jakékoliv jiné hrozbě ohrožující ochranu civilního letectví.

3. Strany ve svých vzájemných vztazích jednají v souladu s normami pro ochranu letectví a doporučenými postupy stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a uvedenými jako přílohy Chicagské úmluvy, pokud tyto postupy uplatňují, v rozsahu, v jakém se taková ochranná opatření na strany vztahují. Obě strany vyžadují, aby provozovatelé letadla zapsaného v jejich rejstříku, provozovatelé, jejichž hlavní místo jejich obchodní činnosti nebo trvalý pobyt je na území stran, a provozovatelé letišť na území stran jednali v souladu s těmito opatřeními určenými pro ochranu letectví.
  
4. Všechny strany zajistí, aby na jejich území byla přijata účinná opatření na ochranu letadla, detekční kontrolu cestujících a jejich příručních zavazadel a provádění náležitých kontrol posádky, nákladu (včetně zapsaných zavazadel) a palubních zásob před nástupem do letadla nebo naložením letadla a během těchto úkonů a aby tato opatření byla v případě zvýšení hrozby upravena. Všechny strany souhlasí s tím, že se od jejich leteckých dopravců může vyžadovat, aby dodržovali ustanovení pro ochranu letectví uvedená v odstavci 3 a vyžadovaná druhou stranou pro vstup na její území, jeho opouštění či pobyt na něm. Všechny strany rovněž vyjdou vstříc žádosti druhé strany o přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření v případě konkrétní hrozby.
  
5. Dojde-li k protiprávnímu zmocnění se civilního letadla nebo jiným protiprávním činům namířeným proti bezpečnosti letadla, jeho cestujících a posádky, letišť či leteckých navigačních zařízení nebo vyvstane-li hrozba takové události, pomáhají si strany vzájemně prostřednictvím usnadnění komunikace a jiných odpovídajících opatření, jejichž cílem je rychle a bezpečně tuto událost nebo hrozbu, že k události dojde, ukončit.

6. Má-li strana dostatečné důvody domnívat se, že druhá strana se odchýlila od ustanovení pro ochranu letectví uvedených v tomto článku, může tato strana zažádat o okamžité konzultace s druhou stranou.
7. Aniž je dotčen článek 4 (Zrušení oprávnění) této dohody, nedosažení uspokojivé dohody do patnácti (15) dnů od data této žádosti bude důvodem pro odepření, zrušení, omezení nebo stanovení podmínek provozních nebo technických povolení leteckých dopravců obou stran.
8. V případě okamžité a mimořádné hrozby může strana podniknout prozatímní kroky před vypršením patnácti (15) dnů.
9. Jakékoliv kroky podniknuté v souladu s odstavcem 7 se ukončí poté, co druhá strana splní ustanovení tohoto článku.

## ČLÁNEK 16

### Řízení letového provozu

1. Strany postupují v souladu s ustanoveními právních předpisů uvedených v části B přílohy VI podle níže stanovených podmínek.
2. Strany se zavazují k nejvyššímu stupni spolupráce v oblasti řízení letového provozu s cílem rozšířit jednotné evropské nebe na Maroko, a to za účelem zlepšení stávajících bezpečnostních norem a celkové účinnosti všeobecných evropských norem týkajících se letecké dopravy a co nejlepšího využití kapacit a omezení zpoždění na minimum.

3. S cílem usnadnit uplatňování právních předpisů v oblasti jednotného evropského nebe na svých územích:
- a) přijme Maroko nezbytná opatření pro přizpůsobení svých institucionálních struktur v oblasti řízení letového provozu jednotnému evropskému nebi, zejména prostřednictvím zřízení příslušných vnitrostátních kontrolních orgánů, které jsou přinejmenším funkčně nezávislé na poskytovatelích letových navigačních služeb, a
  - b) Společenství zapojí Maroko do příslušných provozních iniciativ v oblasti služeb letecké navigace, vzdušného prostoru a interoperability, které vychází z jednotného evropského nebe, zejména prostřednictvím brzkého zapojení Maroka při vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru nebo prostřednictvím odpovídající koordinace v projektu SESAR.

## ČLÁNEK 17

### Životní prostředí

1. Strany postupují v souladu s právními předpisy Společenství týkajícími se letecké dopravy uvedenými v části C přílohy VI.
2. Žádné ustanovení této dohody nelze vykládat jako omezení pravomoci příslušných orgánů strany přijmout všechna odpovídající opatření k prevenci či jinému řešení dopadů na životní prostředí způsobených mezinárodní leteckou dopravou provozovanou podle dohody, pokud jsou taková opatření prováděna bez ohledu na státní příslušnost.

## ČLÁNEK 18

### Ochrana spotřebitele

Strany postupují v souladu s právními předpisy Společenství týkajícími se letecké dopravy uvedenými v části D přílohy VI.

## ČLÁNEK 19

### Počítačové rezervační systémy

Strany postupují v souladu s právními předpisy Společenství týkajícími se letecké dopravy uvedenými v části E přílohy VI.

## ČLÁNEK 20

### Sociální hlediska

Strany postupují v souladu s právními předpisy Společenství týkajícími se letecké dopravy uvedenými v části F přílohy VI.



## HLAVA III

### INSTITUCIONÁLNÍ USTANOVENÍ

#### ČLÁNEK 21

##### Výklad a provádění

1. Strany přijmou všechna odpovídající opatření, obecná či konkrétní, s cílem zajistit plnění závazků vyplývajících z této dohody a zdrží se jakýchkoliv opatření, která by ohrozila dosažení cílů této dohody.
2. Každá strana odpovídá na svém vlastním území za řádné provádění této dohody, a zejména nařízení a směrnic týkajících se letecké dopravy uvedených v příloze VI.
3. Každá strana poskytne druhé straně všechny nezbytné informace a veškerou potřebnou pomoc v případě šetření případných protiprávních jednání, které druhá strana vede v rámci svých příslušných pravomocí podle této dohody.
4. Kdykoliv strany jednají v rámci pravomocí udělených touto dohodou v záležitostech, jež jsou v zájmu druhé strany a jež se týkají úřadů nebo podniků druhé strany, jsou plně informovány příslušné orgány druhé strany a je jim dána příležitost vyjádřit se před přijetím konečného rozhodnutí.

## ČLÁNEK 22

### Smíšený výbor

1. Zřizuje se výbor složený ze zástupců stran (dále jen smíšený výbor), který zodpovídá za správu této dohody a zajistí její řádné provádění. Za tímto účelem předkládá doporučení a přijímá rozhodnutí v případech stanovených touto dohodou.
2. Rozhodnutí smíšeného výboru se přijímají společně a jsou pro strany závazná. Strany je uvedou v platnost v souladu se svými vlastními pravidly.
3. Smíšený výbor se schází dle potřeby a alespoň jednou za rok. Každá strana může požádat o svolání schůze.
4. Strana může rovněž požádat o schůzi smíšeného výboru za účelem vyřešení záležitosti týkající se výkladu nebo uplatňování této dohody. Schůze je zahájena k nejbližšímu možnému datu, ale nejpozději do dvou měsíců od data obdržení žádosti, není-li dohodnuto jinak.
5. Strany si za účelem řádného provádění této dohody vyměňují informace a na žádost kterékoliv strany vedou jednání ve smíšeném výboru.
6. Smíšený výbor přijme na základě rozhodnutí svůj jednací řád.

7. Není-li podle názoru jedné ze stran rozhodnutí smíšeného výboru druhou stranou řádně prováděno, může první strana požádat, aby záležitost projednal smíšený výbor. Pokud smíšený výbor není schopen záležitost vyřešit do dvou měsíců ode dne, kdy mu byla záležitost postoupena, může strana, která podala žádost, přijmout dočasná ochranná opatření podle článku 24.
8. V rozhodnutích smíšeného výboru se uvede datum jejich provedení u jednotlivých stran a všechny další informace, které se mohou týkat hospodářských subjektů.
9. Aniž je dotčen odstavec 2, mohou strany, pokud smíšený výbor neučiní rozhodnutí v postoupené záležitosti do šesti měsíců od data, kdy mu byla postoupena, přijmout příslušná dočasná ochranná opatření podle článku 24.
10. Smíšený výbor přezkoumá otázky týkající se dvoustranných investic s většinovou účastí nebo změny faktické kontroly leteckých dopravců stran.
11. Smíšený výbor rovněž rozvíjí spolupráci prostřednictvím:
  - a) podpory odborné výměny informací o iniciativách a vývoji v oblasti nových právních či regulačních předpisů, včetně oblasti ochrany, bezpečnosti, životního prostředí, letecké infrastruktury (včetně volných letištních časů) a ochrany spotřebitele;
  - b) pravidelného přezkoumávání sociálních důsledků dohody při jejím provádění, zejména v oblasti zaměstnanosti, a nacházením vhodných reakcí na obavy, jež se ukázaly být oprávněné; a

- c) zvažování možných oblastí pro další rozvoj dohody, včetně doporučení změn dohody.

## ČLÁNEK 23

### Řešení sporů a rozhodčí řízení

1. Každá strana může smíšenému výboru předložit jakýkoliv spor týkající se provádění nebo výkladu této dohody, který nebyl vyřešen v souladu s článkem 22. Pro účely tohoto článku vykonává funkci smíšeného výboru Rada přidružení zřízená v rámci dohody o přidružení.
2. Smíšený výbor může spor vyřešit formou rozhodnutí.
3. Strany přijmou nezbytná opatření za účelem provedení rozhodnutí uvedeného v odstavci 2.
4. Není-li možné vyřešit spor v souladu s odstavcem 2, je spor na žádost kterékoliv strany předložen rozhodčímu soudu složenému ze tří rozhodců v souladu s níže uvedeným postupem:
  - a) každá strana jmenuje rozhodce do šedesáti (60) dnů od data, kdy rozhodčí soud obdrží oznámení žádosti o rozhodčí řízení zaslané druhou stranou diplomatickou cestou; třetí rozhodce by měl být jmenován dvěma ostatními rozhodci během dalších šedesáti (60) dnů. Nejmenovala-li jedna ze stran rozhodce v dohodnutém období nebo není-li třetí rozhodce jmenován v dohodnutém období, může každá strana požádat předsedu Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby dle potřeby jmenoval jednoho či více rozhodců;

- b) třetí rozhodce jmenovaný podle výše uvedeného písmene a) by měl být státním příslušníkem třetího státu a vykonává funkci předsedy rozhodčího soudu;
  - c) rozhodčí soud schválí svůj jednací řád a
  - d) s výhradou konečného rozhodnutí rozhodčího soudu se obě strany dělí rovnoměrně o počáteční náklady rozhodčího řízení.
5. Všechna prozatímní rozhodnutí či závěrečná rozhodnutí rozhodčího soudu jsou pro strany závazné.
6. Pokud jedna ze stran do třiceti (30) dnů od oznámení rozhodnutí nejedná v souladu s uvedeným rozhodnutím rozhodčího soudu přijatým podle tohoto článku, může druhá strana po dobu trvání tohoto nesouladu vinné straně omezit, pozastavit nebo zrušit práva či výsady, které udělila v rámci této dohody.

## ČLÁNEK 24

### Bezpečnostní opatření

1. Strany přijmou všechna obecná nebo konkrétní opatření potřebná pro plnění závazků vyplývajících z této dohody. Dohlédnou na to, aby bylo dosaženo cílů stanovených touto dohodou.

2. Domnívá-li se jedna ze stran, že druhá strana neplní závazky vyplývající z této dohody, může přijmout odpovídající opatření. Bezpečnostní opatření se, pokud jde o rozsah a trvání, omezí na míru nezbytně nutnou pro nápravu situace či udržení vyváženosti této dohody. Přednostně je třeba vybrat taková opatření, která nejméně naruší fungování této dohody.
3. Strana, která hodlá přijmout bezpečnostní opatření, uvědomí prostřednictvím smíšeného výboru ostatní strany a poskytne veškeré příslušné informace.
4. Strany okamžitě zahájí konzultace ve smíšeném výboru s cílem nalézt vzájemně přijatelné řešení.
5. Aniž je dotčen čl. 3 písm. d), čl. 4 písm. d) a články 14 a 15, dotčená strana nesmí přijmout bezpečnostní opatření dříve než po uplynutí jednoho měsíce od data oznámení podle odstavce 3, s výjimkou případů, kdy konzultace podle odstavce 4 byla ukončena před uplynutím stanovené lhůty.
6. Dotčená strana smíšenému výboru neprodleně oznámí přijatá opatření a poskytne veškeré příslušné informace.
7. Všechna opatření přijatá v souladu s tímto článkem se pozastaví, jakmile vinná strana splní ustanovení této dohody.

## ČLÁNEK 25

### Zeměpisná působnost dohody

Ačkoliv strany uznávají dvoustranný charakter této dohody, jsou si vědomy, že dohoda spadá do oblasti působnosti evropsko-středomořského partnerství uvedeného v barcelonském prohlášení ze dne 28. listopadu 1995. Strany se zavazují vést neustálý dialog s cílem zabezpečit soudržnost této dohody s barcelonským procesem a zejména, s ohledem na možnost vzájemného dohodnutí změn, zohlednit podobné dohody o letecké dopravě.

## ČLÁNEK 26

### Vztah k jiným dohodám

1. Ustanovení této dohody nahrazují příslušná ustanovení stávajících dvoustranných dohod mezi Marokem a členskými státy ES. Stávající provozní práva, která vycházejí z uvedených dvoustranných dohod a na které se nevztahuje tato dohoda, mohou však být i nadále vykonávána za předpokladu, že nedochází k diskriminaci členských států ES a jejich státních příslušníků.
2. Pokud se strany stanou stranami vícestranné dohody nebo schválí rozhodnutí přijaté Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) či jinou mezinárodní organizací, které se zabývá otázkami, na něž se vztahuje tato dohoda, jednájí v rámci smíšeného výboru s cílem rozhodnout, zda by tato dohoda měla být upravena v zájmu zohlednění tohoto vývoje.

3. Touto dohodou není dotčeno žádné rozhodnutí obou stran provádět případná budoucí doporučení učiněná Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO). Strany neuvádějí tuto dohodu ani žádnou její část jako argument proti projednávání alternativních politik v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) v jakéhokoliv otázce, na niž se vztahuje tato dohoda.

## ČLÁNEK 27

### Změny

1. Přeje-li si jedna ze stran změnit ustanovení této dohody, uvědomí smíšený výbor. Dohodnutá změna této dohody vstoupí v platnost po dokončení příslušných vnitřních postupů.
2. Smíšený výbor může na návrh jedné ze stran a v souladu s tímto článkem rozhodnout o změně příloh k této dohodě.
3. S výhradou dodržení zásady nediskriminace a ustanovení této dohody není touto dohodou dotčeno právo každé strany jednostranně přijímat nové právní předpisy nebo upravovat své stávající právní předpisy v oblasti letecké dopravy nebo související oblasti, uvedené v příloze VI, s ohledem na zásadu nediskriminace a v souladu s ustanoveními této dohody.
4. Jakmile jedna ze stran vypracuje nové právní předpisy, informuje druhou stranu a vede s ní důkladné konzultace. Na žádost jedné ze stran lze ve smíšeném výboru provést předběžnou výměnu názorů.



5. Jakmile strana přijme nové právní předpisy nebo změnu svých právních předpisů v oblasti letecké dopravy nebo související oblasti uvedených v příloze VI, informuje druhou stranu nejpozději do třiceti dnů po jejich přijetí. Na žádost kterékoliv strany uspořádá smíšený výbor do šedesáti dnů po podání žádosti výměnu názorů o dopadech těchto nových právních předpisů či změn na řádné fungování této dohody.

6. Smíšený výbor:

- a) přijme rozhodnutí, kterým se mění příloha 6 této dohody za účelem začlenění, v případě nutnosti na základě vzájemnosti, příslušných nových právních předpisů či změn do dohody;
- b) přijme takové rozhodnutí, aby byly příslušné nové právní předpisy či změny považovány za jsoucí v souladu s touto dohodou; nebo
- c) rozhodne o dalších opatřeních, která mají být přijata v přiměřené lhůtě, s cílem zabezpečit řádné fungování této dohody.

## ČLÁNEK 28

### Vypovězení dohody

1. Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou.

2. Každá strana může diplomatickou cestou kdykoliv písemně druhé straně oznámit své rozhodnutí vypovědět tuto dohodu. Toto oznámení se současně zasílá i Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO). Platnost této dohody končí dvanáct měsíců po dni přijetí oznámení druhou stranou, s výjimkou případů, kdy je oznámení o vypovězení staženo před uplynutím uvedeného období.
3. Platnost této dohody se ukončuje nebo pozastavuje, je-li ukončena nebo pozastavena platnost dohody o přidružení.

## ČLÁNEK 29

### Registrace u Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a na sekretariátu OSN

Tato dohoda a všechny její změny se registrují u Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a na sekretariátu OSN.

## ČLÁNEK 30

### Vstup v platnost a prozatímní uplatňování

1. Tato dohoda se použije prozatímně ode dne podpisu v souladu s vnitrostátními právními předpisy stran.

2. Tato dohoda vstoupí v platnost jeden měsíc po dni poslední nóty v rámci výměny diplomatických nót mezi stranami, jíž se potvrzuje, že byly ukončeny všechny potřebné postupy pro vstup této dohody v platnost. Pro účely této výměny zašle Marocké království svou diplomatickou nótu určenou Evropskému společenství a jeho členským státům Generálnímu sekretariátu Rady Evropské unie a Generální sekretariát Rady Evropské unie zašle Marockému království diplomatickou nótu Evropského společenství a jeho členských států. Diplomatická nota Evropského společenství a jeho členských států obsahují sdělení každého členského státu, jímž se potvrzuje, že byly ukončeny všechny nezbytné postupy pro vstup této dohody v platnost.

NA DŮKAZ ČEHOŽ připojili níže podepsaní zástupci, řádně k tomu zmocnění, k této dohodě své podpisy.

V Bruselu dne dvanáctého prosince dva tisíce šest ve dvou vyhotoveních v jazyce anglickém, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, italském, litevském, lotyšském, maďarském, maltském, německém, nizozemském, polském, portugalském, řeckém, slovenském, slovinském, španělském, švédském a arabském, přičemž všechna znění mají stejnou platnost.

**PŘÍLOHA I****DOHODNUTÉ SLUŽBY A URČENÉ TRASY**

1. Tato příloha podléhá přechodným ustanovením obsaženým v příloze IV této dohody.
2. Každá strana udělí leteckým dopravcům druhé strany práva provozovat letecké služby na těchto trasách:
  - a) pro letecké dopravce Společenství:

místa ve Společenství – jedno či více míst v Maroku – místa za jeho územím,
  - b) pro letecké dopravce Maroka:

místa v Maroku – jedno či více míst ve Společenství,
3. Letečtí dopravci Maroka jsou oprávněni vykonávat provozní práva uvedená v článku 2 této dohody mezi více než jedním místem nacházejícím se na území Společenství za předpokladu, že tyto služby začínají či končí na území Maroka.

Letečtí dopravci Společenství jsou oprávněni vykonávat provozní práva uvedená v článku 2 této dohody mezi Marokem a místy za jeho územím za předpokladu, že tyto služby začínají či končí na území Společenství a že se ve vztahu ke službám osobní dopravy tato místa nacházejí v zemích evropské politiky sousedství.

Letečtí dopravci Společenství jsou oprávněni u služeb do Maroka a z něj obsluhovat více než jedno místo v rámci stejné služby a vykonávat právo přerušování cesty mezi těmito místy.

Země evropské politiky sousedství jsou: Alžírsko, Arménie, Palestinská samospráva, Ázerbájdžán, Bělorusko, Egypt, Gruzie, Izrael, Jordánsko, Libanon, Libye, Moldavsko, Maroko, Sýrie, Tunisko a Ukrajina. Místa nacházející se v zemích politiky sousedství lze rovněž využít jako mezilehlá místa.

4. Určené trasy mohou být využívány v obou směrech. Každé místo určených tras, mezilehlé i za ním, lze u některých či všech služeb dle uvážení každého podniku letecké dopravy vynechat za předpokladu, že služba začíná či končí na území Maroka v případě leteckých dopravců Maroka nebo na území členského státu ES v případě leteckých dopravců Společenství.
5. Každá strana umožní každému leteckému dopravci určit frekvenci a nabízenou kapacitu mezinárodní letecké dopravy na základě zvážení obchodní situace na trhu. V souladu s tímto právem neomezí žádná strana jednostranně objem dopravy, frekvenci či pravidelnost služeb nebo typ či typy letadel provozované leteckými dopravci druhé strany, s výjimkou celních, technických, provozních či ekologických důvodů nebo důvodů týkajících se ochrany zdraví.
6. Kterýkoliv letecký dopravce může vykonávat mezinárodní leteckou dopravu bez jakýchkoliv omezení týkajících se změny provozovaného typu letadla ve všech místech určených tras.

7. Nájem letadla s posádkou marockým leteckým dopravcem, přičemž letadlo patří leteckému dopravci třetí země, nebo leteckým dopravcem Společenství, přičemž letadlo patří leteckému dopravci třetí země, která není uvedena v příloze V, za účelem užívání práv předpokládaných touto dohodou, musí zůstat výjimkou či sloužit k uspokojení dočasných potřeb. Nájem letadla s posádkou se nejdříve předloží k souhlasu orgánu, který vydal oprávnění uvedenému pronajímajícímu leteckému dopravci, a příslušnému orgánu druhé strany.
-

**PŘÍLOHA II****DVOUSTRANNÉ DOHODY  
MEZI MAROKEM  
A ČLENSKÝMI STÁTY ES**

Tato dohoda nahrazuje v souladu s čl. 26 příslušná ustanovení následujících dvoustranných dohod o letecké dopravě mezi Marokem a členskými státy ES:

- Dohoda mezi vládou Belgického království a vládou Jeho Veličenstva krále Maroka o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 20. ledna 1958;  
doplněná výměnou nót ze dne 20. ledna 1958;  
naposledy pozměněná memorandem o porozumění, uzavřeným v Rabatu dne 11. června 2002;
- Dohoda mezi Československou socialistickou republikou a Marokem o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 8. května 1961, k níž Česká republika vydala prohlášení o nástupnictví;
- Dohoda mezi vládou Dánského království a vládou Marockého království o leteckých službách, uzavřená v Rabatu dne 14. listopadu 1977;  
doplněná výměnou nót ze dne 14. listopadu 1977;
- Dohoda mezi Spolkovou republikou Německo a Marockým královstvím o letecké dopravě, uzavřená v Bonnu dne 12. října 1961;

- Dohoda mezi vládou Řecké republiky a vládou Marockého království o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 10. května 1999;  
ve znění memoranda o porozumění, uzavřeného v Aténách dne 6. října 1998;
- Dohoda mezi vládou Španělska a vládou Marockého království o letecké dopravě, uzavřená v Madridu dne 7. července 1970;  
naposledy doplněná výměnou dopisů ze dne 12. srpna 2003 a 25. srpna 2003;
- Dohoda mezi vládou Francouzské republiky a vládou Jeho Veličenstva krále Maroka o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 25. října 1957;
  - ve znění výměny dopisů ze dne 22. března 1961;
  - ve znění schváleného zápisu z jednání ze dne 2. a 5. prosince 1968;
  - ve znění memoranda o konzultacích ze dne 17. až 18. května 1976;
  - ve znění memoranda o konzultacích ze dne 15. března 1977;naposledy pozměněná memorandem o konzultacích ze dne 22. až 23. března 1984 a výměnou dopisů ze dne 14. března 1984;
- Dohoda mezi vládou Italské republiky a vládou Jeho Veličenstva krále Maroka o letecké dopravě, uzavřená v Římě dne 8. července 1967;  
ve znění memoranda o porozumění, uzavřeného v Římě dne 13. července 2000;  
naposledy pozměněná výměnou nót ze dne 17. října 2001 a 3. ledna 2002;
- Dohoda mezi vládou Lotyšské republiky a vládou Marockého království o letecké dopravě, uzavřená ve Varšavě dne 19. května 1999;



- Dohoda mezi vládou Lucemburského velkovévodství a vládou Jeho Veličenstva krále Maroka o letecké dopravě, uzavřená v Bonnu dne 5. července 1961;
- Dohoda mezi Maďarskou lidovou republikou a Marockým královstvím o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 21. března 1967;
- Dohoda mezi vládou Republiky Malta a vládou Jeho Veličenstva krále Maroka o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 26. května 1983;
- Dohoda mezi vládou Jejícího Veličenstva královny Nizozemska a vládou Jeho Veličenstva krále Maroka o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 20. května 1959;
- Dohoda mezi spolkovou vládou Rakouska a vládou Marockého království o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 27. února 2002;
- Dohoda mezi vládou Polské lidové republiky a vládou Marockého království o letecké dopravě, uzavřená ve Rabatu dne 29. listopadu 1969;
- Dohoda mezi Portugalskem a vládou Marockého království o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 3. dubna 1958;  
doplněná protokolem, uzavřeným v Lisabonu dne 19. prosince 1975;  
naposledy doplněná protokolem, uzavřeným v Lisabonu dne 17. listopadu 2003;
- Dohoda mezi vládou Švédského království a vládou Marockého království o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 14. listopadu 1977;  
doplněná výměnou nót ze dne 14. listopadu 1977;

- Dohoda mezi vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska a vládou Marockého království o leteckých službách, uzavřená v Londýně dne 22. října 1965; ve znění výměny nót ze dne 10. a 14. října 1968; ve znění protokolu, uzavřeného v Londýně dne 14. března 1997; naposledy pozměněná protokolem, uzavřeným v Rabatu dne 17. října 1997;
  - Dohody o leteckých službách a jiná ujednání parafovaná nebo podepsaná mezi Marockým královstvím a členskými státy Evropského společenství, které ke dni podpisu této dohody ještě nevstoupily v platnost a nejsou prozatím uplatňovány
  - Dohoda mezi vládou Nizozemského království a vládou Marockého království o leteckých službách, připojená ve formě přílohy 1 k memorandu o porozumění, uzavřená v Haagu dne 20. června 2001.
-

**PŘÍLOHA III****POSTUPY PRO OPRÁVNĚNÍ K PROVOZU A TECHNICKÁ POVOLENÍ:  
PŘÍSLUŠNÉ ORGÁNY****1. Evropské společenství**

Německo:

Spolkový úřad pro letectví (LBA)

Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoje měst

Rakousko:

Úřad pro civilní letectví

Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií

Belgie:

Generální ředitelství letecké dopravy

Federální úřad pro mobilitu a dopravu

Kypr:

Odbor civilního letectví

Ministerstvo spojů a prací

Dánsko:

Úřad pro civilní letectví

Španělsko:

Generální ředitelství civilního letectví

Ministerstvo rozvoje

Estonsko:

Úřad pro civilní letectví

Finsko:

Úřad pro civilní letectví

Francie:

Generální ředitelství civilního letectví (DGAC)

Řecko:

Řecký úřad pro civilní letectví

Ministerstvo dopravy a spojů

Maďarsko:

Generální ředitelství civilního letectví

Ministerstvo hospodářství a dopravy

Irsko:

Generální ředitelství civilního letectví

Ministerstvo dopravy

Itálie:

Národní úřad pro civilní letectví (ENAC)

Lotyšsko:

Úřad pro civilní letectví

Ministerstvo dopravy

Litva:

Úřad pro civilní letectví

Lucembursko:

Ředitelství civilního letectví

Malta:

Odbor civilního letectví

Nizozemsko:

Ministerstvo dopravy, veřejných prací a vodního hospodářství: Generální ředitelství civilního letectví a přepravy nákladů

Inspekce dopravy a vodního hospodářství

Polsko:

Úřad pro civilní letectví

Portugalsko:

Národní úřad pro civilní letectví (INAC)

Ministerstvo infrastruktury, plánování a územní správy

Česká republika:

Odbor civilního letectví

Ministerstvo dopravy

Úřad pro civilní letectví

Spojené království:

Ředitelství letecké dopravy

Ministerstvo dopravy (DfT)

Slovenská republika:

Odbor civilního letectví

Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací

Slovinsko:

Ředitelství civilního letectví

Ministerstvo dopravy

Švédsko:

Úřad pro civilní letectví

## 2. Marocké království

Ředitelství civilního letectví

Ministerstvo infrastruktury a dopravy

---

**PŘÍLOHA IV****PŘECHODNÁ USTANOVENÍ**

1. Provádění a uplatňování všech ustanovení právních předpisů Společenství týkajících se letecké dopravy uvedených v příloze VI marockou stranou podléhá posouzení prováděným Společenstvím, které by měl schválit smíšený výbor. Toto rozhodnutí smíšeného výboru by mělo být přijato nejpozději dva roky po vstupu dohody v platnost.
  
  2. Až do okamžiku přijetí rozhodnutí uvedeného v bodu 1 nezahrnují dohodnuté služby a určené trasy v příloze I právo leteckých dopravců Společenství provést přepravu z Maroka do míst za jeho územím a naopak a právo marockých leteckých dopravců provést přepravu z místa ve Společenství do jiného místa Společenství a naopak. Všechna přepravní práva páté svobody udělená jednou z dvoustranných smluv mezi Marokem a členskými státy ES uvedených v příloze II mohou být ovšem i nadále vykonávána, nedochází-li k diskriminaci na základě národnosti.
-

**PŘÍLOHA V****SEZNAM JINÝCH STÁTŮ, NA KTERÉ SE ODKAZUJE  
V ČLÁNKU 3 A 4 TÉTO DOHODY**

1. Islandská republika (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)
  2. Lichtenštejnské knížectví (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)
  3. Norské království (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)
  4. Švýcarská konfederace (v rámci Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě)
-



**PŘÍLOHA VI****PRAVIDLA TÝKAJÍCÍ SE CIVILNÍHO LETECTVÍ**

„Použitelná ustanovení“ následujících aktů se použijí v souladu s dohodou, není-li stanoveno jinak v této příloze či v příloze IV o přechodných ustanoveních. V případě potřeby jsou níže uvedeny zvláštní úpravy pro jednotlivé akty:

**A. BEZPEČNOST LETECTVÍ**

Poznámka: Přesné podmínky, pokud jde o účast Maroka jako pozorovatele v Evropské agentuře pro bezpečnost letectví (EASA), budou muset být projednány později.

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 Komise (ES) č. 2176/96 ze dne 13. listopadu 1996, kterým se s ohledem na technický a vědecký pokrok mění nařízení Rady (EHS) č. 3922/91
- nařízení Komise (ES) č. 1069/1999 ze dne 25. května 1999, kterým se s ohledem na technický a vědecký pokrok upravuje nařízení Rady (EHS) č. 3922/91
- nařízení Komise (ES) č. 2871/2000 ze dne 28. prosince 2000, kterým se s ohledem na vědecký a technický pokrok upravuje nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

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

Pokud jde o použití článku 12, slova „členské státy“ se nahrazují slovy „členské státy ES“.

č. 94/56

Směrnice Rady (ES) č. 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví

Použitelná ustanovení: články 1 až 12

č. 1592/2002

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

ve znění:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1643/2003 ze dne 22. července 2003, kterým se mění nařízení (ES) č. 1592/2002
- nařízení Komise (ES) č. 1701/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se upravuje článek 6 nařízení (ES) č. 1592/2002

Použitelná ustanovení: články 1 až 57, přílohy I a II

č. 2003/42

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2003/42 ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví

Použitelná ustanovení: články 1 až 11, přílohy I a II

č. 1702/2003

Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, 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

Použitelná ustanovení: články 1 až 4, příloha

č. 2042/2003

Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

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

č. 104/2004

Nařízení Komise (ES) č. 104/2004 ze dne 22. ledna 2004, kterým se stanoví pravidla organizace a složení odvolacího senátu Evropské agentury pro bezpečnost letectví

Použitelná ustanovení: články 1 až 7 a příloha

## B. ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

č. 93/65

Směrnice Rady 93/65/EHS ze dne 19. července 1993 o definici a užívání slučitelných technických a provozních specifikací pro zadávání zakázek na zařízení a systémy řízení letového provozu

ve znění

- směrnice Komise (ES) č. 97/15/ES ze dne 25. března 1997, kterou se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice Rady 93/65/EHS o definici a užívání slučitelných technických specifikací pro zadávání zakázek na zařízení a systémy řízení letového provozu, ve znění nařízení Komise (ES) č. 2082/2000 ze dne 6. září 2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice 97/15/ES, kterou se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice Rady 93/65/EHS, ve znění nařízení Komise (ES) č. 980/2002 ze dne 4. června 2002, kterým se mění nařízení (ES) č. 2082/2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol

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

Odkaz na směrnici Rady 93/65/EHS se ke dni 20. října 2005 ruší.

č. 2082/2000

Nařízení Komise (ES) č. 2082/2000 ze dne 6. září 2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice 97/15/ES, kterou se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice Rady 93/65/EHS

ve znění

- nařízení Komise (ES) č. 980/2002 ze dne 4. června 2002, kterým se mění nařízení (ES) č. 2082/2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol

Použitelná ustanovení: články 1 až 3, přílohy I až III

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)

Použitelná ustanovení: články 1 až 4, 6 a 9 až 14

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)

Použitelná ustanovení: články 1 až 19

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)

Použitelná ustanovení: články 1 až 11

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)

Použitelná ustanovení: články 1 až 12

## C. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

č. 89/629

Směrnice Rady (EHS) č. 89/629 ze dne 4. prosince 1989 o omezení emisí hluku civilních podzvukových proudových letadel

Použitelná ustanovení: články 1 až 8

č. 92/14

Směrnice Rady (EHS) č. 92/14 ze dne 2. března 1992 o omezení provozu letadel uvedených v části II kapitoly 2 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988)

ve znění:

- směrnice Rady (ES) č. 98/20/ES ze dne 30. března 1998, kterou se mění směrnice 92/14/EHS
- směrnice Komise (ES) č. 1999/28 ze dne 21. dubna 1999, kterou se mění příloha směrnice Rady 92/14/EHS
- nařízení Komise (ES) č. 991/2001 ze dne 21. května 2001, kterým se mění příloha směrnice Rady 92/14/EHS

Použitelná ustanovení: články 1 až 11 a příloha

č. 2002/30

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství

Použitelná ustanovení: články 1 až 15, přílohy I a II

č. 2002/49

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí

Použitelná ustanovení: články 1 až 16, přílohy I až IV

#### D. OCHRANA SPOTŘEBITELE

č. 90/314

Směrnice Rady (EHS) č. 90/314 ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy

Použitelná ustanovení: články 1 až 10

č. 92/59

Směrnice Rady (EHS) č. 92/59 ze dne 29. června 1992 o obecné bezpečnosti výrobků

Použitelná ustanovení: články 1 až 19

č. 93/13

Směrnice Rady (EHS) č. 93/13 ze dne 5. dubna 1993 o nepřiměřených podmínkách ve spotřebitelských smlouvách

Použitelná ustanovení: články 1 až 10 a příloha

č. 95/46

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů

Použitelná ustanovení: články 1 až 34

č. 2027/97

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

ve znění:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97

Použitelná ustanovení: články 1 až 8

č. 261/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 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 17

## E. POČÍTAČOVÉ REZERVAČNÍ SYSTÉMY

č. 2299/1989

Nařízení Rady (EHS) č. 2299/1989 ze dne 24. července 1989 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů

ve znění:

- nařízení Rady (EHS) č. 3089/93 ze dne 29. října 1993, kterým se mění nařízení (EHS) č. 2299/89 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů
- nařízení Rady (ES) č. 323/1999 ze dne 8. února 1999, kterým se mění nařízení (EHS) č. 2299/89 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů

Použitelná ustanovení: články 1 až 22 a příloha



## F. SOCIÁLNÍ HLEDISKA

č. 1989/391

Směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci

Použitelná ustanovení: články 1 až 16 a 18 až 19

č. 2003/88

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby

Použitelná ustanovení: články 1 až 19, 21 až 24 a 26 až 29

č. 2000/79

Směrnice Rady 2000/79/ES 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 1 až 5

## G. JINÉ PŘÁVNÍ PŘEDPISY

č. 91/670

Směrnice Rady (EHS) č. 91/670 ze dne 16. prosince 1991 o vzájemném uznávání licencí pro výkon funkcí v civilním letectví

Použitelná ustanovení: články 1 až 8 a příloha

---

---