

EURO-STREDOZEMSKÁ DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE
medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi na jednej strane a vládou Izraelského štátu na strane
druhej

BELGICKÉ KRÁĽOVSTVO,

BULHARSKÁ REPUBLIKA,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKE KRÁĽOVSTVO,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NEMECKO,

ESTÓNSKA REPUBLIKA,

ÍRSKO,

HELÉNSKA REPUBLIKA,

ŠPANIELSKÉ KRÁĽOVSTVO,

FRANCÚZSKA REPUBLIKA,

TALIANSKA REPUBLIKA,

CYPERSKÁ REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITOVSKÁ REPUBLIKA,

LUXEMBURSKÉ VEĽKOVŮJVDSTVO,

MAĎARSKO,

MALTY,

HOLANDSKÉ KRÁĽOVSTVO,

RAKÚSKA REPUBLIKA,

POĽSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

RUMUNSKO,

SLOVINSKÁ REPUBLIKA,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FÍNSKA REPUBLIKA,

ŠVÉDSKE KRÁĽOVSTVO,

SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO VEĽKEJ BRITÁNIE A SEVERNÉHO ÍRSKA,

zmluvné strany Zmluvy o Európskej únii a Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ďalej len „členské štáty“, a

EURÓPSKA ÚNIA

na jednej strane a

VLÁDA IZRAELSKÉHO ŠTÁTU, ďalej len „Izrael“

na strane druhej,

SO ŽELANÍM podporovať medzinárodný systém leteckej dopravy založený na spravodlivej hospodárskej súťaži medzi leteckými dopravcami na trhu s minimálnymi zásahmi a reguláciou zo strany vlády;

SO ŽELANÍM uľahčiť rozširovanie príležitostí medzinárodnej leteckej dopravy okrem iného prostredníctvom rozvoja sietí leteckej dopravy na uspokojenie potrieb cestujúcich a prepravcov nákladu výhodnými službami leteckej dopravy;

UZNÁVAJÚC dôležitosť leteckej dopravy pri podpore obchodu, cestovného ruchu a investícií;

SO ŽELANÍM umožniť leteckým dopravcom ponúkať cestujúcej verejnosti a verejným prepravcom konkurenčné ceny a služby na otvorených trhoch;

UZNÁVAJÚC potenciálne prínosy konvergenencie právnych predpisov a vo vhodnom rozsahu harmonizácie predpisov;

ŽELAJÚC SI, aby liberalizované prostredie bolo prínosom pre všetky odvetvia leteckej dopravy vrátane pracovníkov leteckých dopravcov;

ŽELAJÚC SI zabezpečiť najvyšší stupeň bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany medzinárodnej leteckej dopravy a znova zdôrazňujúc vážne znepokojenie nad skutkami alebo hrozbami proti ochrane lietadiel, ktoré ohrozujú bezpečnosť osôb a majetku a nepriaznivo vplyvajú na leteckú dopravu a podkopávajú dôveru verejnosti v bezpečnosť civilného letectva;

UZNÁVAJÚC potreby bezpečnostnej ochrany v súvislosti so vzťahmi v leteckej doprave medzi Európskou úniou a Izraelom v dôsledku súčasnej geopolitickej situácie;

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

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

BERÚC NA VEDOMIE spoločnú vôľu podporiť euro-stredozemský letecký priestor vychádzajúci zo zásad konvergenencie právnych predpisov, spolupráce regulačných orgánov a liberalizácie prístupu na trh;

ŽELAJÚC si zabezpečiť rovnaké podmienky poskytujúce leteckým dopravcom spravodlivé a rovnaké príležitosti na poskytovanie služieb leteckej dopravy;

UZNÁVAJÚC, že dotácie môžu nepriaznivo ovplyvniť hospodársku súťaž leteckých dopravcov a môžu ohroziť základné ciele tejto dohody,

POTVRDZUJÚC dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej leteckej politiky a uznávajú právo zvrchovaných štátov prijímať na tento účel primerané opatrenia,

BERÚC NA VEDOMIE dôležitosť ochrany spotrebiteľov vrátane ochrany, ktorú poskytuje Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaný 28. mája 1999 v Montreale, keďže strany dohody sú účastníkmi tohto dohovoru;

BERÚC NA VEDOMIE, že táto dohoda predpokladá výmenu osobných údajov, ktorá bude podliehať právnym predpisom strán dohody v oblasti ochrany údajov a rozhodnutiu Komisie z 31. januára 2011 v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES o primeranej ochrane osobných údajov Izraelským štátom, pokiaľ ide o automatické spracovanie osobných údajov (2011/61/EÚ);

S ÚMYSLOM budovať na sústave existujúcich dohôd o leteckej doprave s cieľom otvoriť prístup na trhy a maximálne zvýšiť výhody pre spotrebiteľov, leteckých dopravcov, pracovníkov a verejnosť strán dohody;

BERÚC NA VEDOMIE, že táto dohoda sa má uplatňovať postupne ale v úplnej miere a že vhodným mechanizmom možno zabezpečiť vznik rovnocenných regulačných požiadaviek a noriem pre civilné letectvo vychádzajúcich z najvyšších štandardov uplatňovaných stranami dohody

SA DOHODLI TAKTO:

Článok 1

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto dohody, ak nie je stanovené inak:

- (1) „dohodnutá služba“ a „určená trasa“ znamenajú medzinárodnú leteckú dopravu podľa článku 2 tejto dohody a prílohy I k tejto dohode;
- (2) „dohoda“ znamená túto dohodu, jej prílohy a akékoľvek ich zmeny a doplnenia;
- (3) „letecký dopravca“ znamená podnik s platnou prevádzkovou licenciou;
- (4) „letecká doprava“ znamená dopravu cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty civilným lietadlom, a to samostatne alebo v kombinácii, ktorá sa ponúka verejnosti za úhradu alebo za nájomné, ktorá, aby nedošlo k pochybnostiam, obsahuje pravidelnú a nepravidelnú (charterovú) leteckú dopravu a len nákladné služby;
- (5) „dohoda o pridružení“ znamená euro-stredozemskú dohodu o pridružení medzi Európskymi spoločenstvami a ich členskými štátmi na jednej strane a Izraelským štátom na strane druhej, podpísanú 20. novembra 1995 v Bruseli;
- (6) „príslušné orgány“ znamenajú orgány alebo subjekty štátnej správy zodpovedné za administratívne funkcie podľa tejto dohody;
- (7) „strany dohody“ znamená na jednej strane Európsku úniu alebo jej členské štáty alebo Európsku úniu a jej členské štáty v súlade s príslušnými právomocami a na druhej strane Izrael;
- (8) „dohovor“ je Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý sa otvoril na podpis 7. decembra 1944 v Chicagu, a zahŕňa:
 - a) akúkoľvek zmenu a doplnenie, ktoré nadobudli platnosť podľa článku 94 písm. a) dohovoru a ratifikoval ich tak Izrael, ako i členský štát alebo členské štáty Európskej únie, a
 - b) akúkoľvek prílohu alebo akúkoľvek zmenu a doplnenie prílohy, prijaté podľa článku 90 dohovoru, pokiaľ táto príloha alebo zmena a doplnenie sú kedykoľvek platné pre Izrael a členský štát alebo členské štáty Európskej únie a sú relevantné pre daný problém;
- (9) „Zmluvy EÚ“ znamenajú Zmluvu o Európskej únii a Zmluvu o fungovaní Európskej únie,
- (10) „právo v rámci piatej slobody“ znamená právo alebo výsadu udelené jedným štátom („udeľujúci štát“) leteckým dopravcom z iného štátu („štát prijímateľa“) na poskytovanie služieb medzinárodnej leteckej dopravy medzi územím udeľujúceho štátu a územím tretieho štátu, pod podmienkou, že takéto služby začínajú na území štátu prijímateľa, alebo sa na ňom končia;
- (11) „spôsobilosť“ znamená, či je letecký dopravca spôsobilý prevádzkovať medzinárodné letecké dopravné služby, teda či má uspokojivé finančné schopnosti a adekvátne manažérske skúsenosti a či je pripravený dodržiavať zákony, právne predpisy a požiadavky, ktorými sa musia takéto služby pri svojej prevádzke riadiť;
- (12) „úplné náklady“ znamenajú náklady na poskytnutie služby plus primeranú odplatu za administratívne režijné náklady a prípadne akékoľvek príslušné odplaty, ktoré odrážajú náklady súvisiace s ochranou životného prostredia a ktoré sa uplatňujú bez ohľadu na štátnu príslušnosť;
- (13) „medzinárodná letecká doprava“ znamená leteckú dopravu, ktorá prechádza cez vzdušný priestor nad územím aspoň dvoch štátov.
- (14) „IATA“ znamená Medzinárodné združenie leteckých dopravcov;
- (15) „ICAO“ znamená Medzinárodnú organizáciu civilného letectva;
- (16) „štátny príslušník“ znamená:
 - a) akúkoľvek osobu s izraelským občianstvom v prípade Izraela alebo štátnou príslušnosťou členského štátu v prípade Európskej únie a jej členských štátov alebo
 - b) akúkoľvek subjekt, (i) ktorý vlastní priamo alebo na základe väčšinového vlastníctva a neustále účinne kontrolujú osoby alebo subjekty s izraelským občianstvom v prípade Izraela alebo osoby a subjekty so štátnou príslušnosťou členského štátu alebo jedného z iných štátov uvedených v prílohe III v prípade Európskej únie a jej členských štátov a (ii) ktorého hlavné miesto podnikania je v Izraeli v prípade Izraela alebo v členskom štáte v prípade Európskej únie a jej členských štátov;
- (17) „štátna príslušnosť“ znamená v prípade, že ide o leteckého dopravcu, či letecký dopravca spĺňa požiadavky týkajúce sa vlastníctva, účinnej kontroly a hlavného miesta podnikania;
- (18) „nepravidelná letecká dopravná služba“ znamená akákoľvek komerčná letecká služba iná ako pravidelná letecká služba;
- (19) „Prevádzková licencia“ znamená (i) v prípade Európskej únie a jej členských štátov prevádzkovú licenciu a všetky ostatné príslušné dokumenty alebo osvedčenia podľa nariadenia ES 1008/2008 a všetkých následných nástrojov a (ii) v prípade Izraela licenciu na prevádzku leteckej dopravy a všetky ostatné príslušné dokumenty alebo osvedčenia podľa článku 18 izraelského zákona o leteckej doprave z roku 2011 a všetkých následných nástrojov;

(20) „cena“ znamená:

- a) „letecké cestovné“, ktoré sa platí leteckým dopravcom alebo ich zástupcom alebo iným predajcom leteniek za prepravu cestujúcich a batožiny v rámci leteckej dopravnej služby, a všetky podmienky, za ktorých sa toto cestovné uplatňuje, vrátane odplát a podmienok ponúknutých za agentúrne a iné doplnkové služby a
- b) „letecké sadzby“, ktoré sa platia za prepravu nákladu, a podmienok, za ktorých sa tieto sadzby uplatňujú, vrátane odplát a podmienok ponúknutých za agentúrne a iné doplnkové služby.

Toto vymedzenie zahŕňa, ak je to vhodné, povrchovú dopravu v spojení s medzinárodnou leteckou dopravou a príslušné podmienky.

(21) „hlavné miesto podnikania“ znamená administratívne ústredie alebo registrované sídlo leteckého dopravcu na strane dohody, v ktorom sa vykonávajú hlavné finančné operácie a prevádzková kontrola vrátane riadenia zachovania letovej spôsobilosti leteckého dopravcu v súlade s jeho prevádzkovou licenciou;

(22) „služba vo verejnom záujme“ znamená záväzok leteckých dopravcov zabezpečiť na určenej trase poskytovanie minimálnych pravidelných leteckých dopravných služieb spĺňajúcich stanovené normy kontinuity, pravidelnosti, cenotvorby a minimálnej kapacity, ktoré by letecký dopravca nedodržiaval, ak by sledoval výhradne svoj ekonomický záujem. Príslušná strana dohody môže leteckým dopravcom kompenzovať plnenie záväzku verejnej služby.

(23) „pravidelná letecká dopravná služba“ znamená sériu letov so všetkými týmito charakteristikami:

- a) pri každom lete sú miesta na sedenie a/alebo kapacita na prepravu nákladu a/alebo pošty k dispozícii pre individuálny nákup zo strany verejnosti (buď priamo od leteckého dopravcu alebo od jeho poverených agentov);
- b) uskutočňuje sa tak, aby slúžila na dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými letiskami, buď:
 - podľa uverejneného cestovného poriadku alebo
 - letmi, ktoré sú také pravidelné a frekventované, že tvoria rozpoznateľnú systematickú sériu;

(24) „SESAR“ (Single European Sky ATM Research – Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba) znamená technickú implementáciu jednotného európskeho vzdušného priestoru, ktorá zabezpečuje koordinovaný, synchronizovaný výskum, vývoj a rozmiestňovanie nových generácií systémov manažmentu letovej prevádzky;

(25) „dotácia“ znamená akýkoľvek finančný príspevok udelený príslušnými orgánmi, vládou, regionálnou organizáciou alebo inou verejnou organizáciou, čiže keď:

- a) postup príslušných orgánov, vlády, regionálneho orgánu alebo inej verejnej organizácie zahŕňa priamy prevod prostriedkov, ako sú napr. granty, pôžičky

alebo prílev majetku, prípadný priamy prevod prostriedkov do spoločnosti alebo prevzatie finančných záväzkov spoločnosti, ako sú napr. záruky na pôžičku, kapitálové injekcie, vlastníctvo, ochrana proti bankrotu alebo poistenie;

b) príjmy príslušných orgánov, vlády, regionálneho orgánu alebo inej verejnej organizácie, ktoré sú inak splatné, nie sú nárokované alebo sú nezinkasované;

c) príslušné orgány, vláda, regionálny orgán alebo iná verejná organizácia poskytujú tovar alebo služby, ktoré nepatria do všeobecnej infraštruktúry, alebo tovar či služby nakupujú alebo

d) príslušné orgány, vláda, regionálny orgán alebo iná verejná organizácia uhrádza platby do mechanizmu financovania alebo splnomocní alebo poverí súkromný orgán, aby vykonával jeden alebo viac typov funkcií uvedených v písmenách a), b) a c), ktoré by sa za bežných okolností zverili vláde, pričom použitý postup sa v praxi v podstate neodlišuje od bežnej praxe vlád

a ak sa tým poskytujú určitá výhoda.

(26) „územie“ znamená v prípade Izraela územie Izraelského štátu a v prípade Európskej únie pozemné oblasti (pevnina a ostrovy), vnútrozemské vody a pobrežné vody, v ktorých sa uplatňujú zmluvy EÚ za podmienok ustanovených v zmluvách EÚ a všetkých následných nástrojoch. Uplatňovaním tejto dohody na gibraltárske letisko nie je dotknutá príslušná právna pozícia Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o ich spor o právomoc nad územím, na ktorom sa nachádza letisko, a zachovanie pozastavenia uplatňovania opatrení liberalizácie leteckých dopravných služieb na gibraltárske letisko v takej podobe, v akej existovali k 18. septembru 2006 medzi členskými štátmi v súlade s podmienkami vládneho vyhlásenia týkajúceho sa gibraltárskeho letiska, prijatého 18. septembra 2006 v Cordobe. Uplatňovaním tejto dohody nie je dotknuté postavenie území, ktoré sú od júna 1967 pod správou Izraela;

(27) „odplata za použitie služby“ znamená odplatu uloženú leteckým dopravcom za poskytnutie zariadení alebo služieb letísk, zariadení alebo služieb spojených so životným prostredím, s leteckou navigáciou alebo zariadení a služieb leteckej bezpečnostnej ochrany vrátane súvisiacich služieb a zariadení.

HLAVA I

HOSPODÁRSKE USTANOVENIA

Článok 2

Dopravné práva

1. Každá strana dohody udeľuje druhej strane dohody v súlade s prílohou I a prílohou II nasledujúce práva na uskutočnenie medzinárodnej leteckej dopravy leteckými dopravicami druhej strany dohody:

- a) právo prelietavať bez pristátia ponad územie strany dohody udeľujúcej práva;

- b) právo pristávať na jej území na akékoľvek iné účely, ako sú nastúpenie alebo vystúpenie cestujúcich, naloženie alebo vyloženie batožiny, nákladu a/alebo poštových zásielok v leteckej doprave (účely, ktoré nie sú spojené s leteckou dopravou);
- c) pri vykonávaní dohodnutej služby na určenej trase právo pristávať na území zmluvnej strany udeľujúcej práva na účely nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich, naloženia alebo vyloženia nákladu a/alebo poštových zásielok v medzinárodnej leteckej doprave, a to samostatne alebo v kombinácii; a
- d) práva, ktoré sú iným spôsobom stanovené v tejto dohode.

2. Žiadne ustanovenie tejto dohody neopravňuje leteckých dopravcov:

- a) Izraela na území ktoréhokoľvek členského štátu priberať cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a/alebo poštu, ktoré sa prepravujú za úhradu a sú určené pre iné miesto na území tohto členského štátu,
- b) Európskej únie vziať na palubu na území Izraela cestujúcich, batožinu, náklad a/alebo poštu, ktoré sa prepravujú za úhradu a sú určené na iné miesto na území Izraela.

Článok 3

Oprávnenie

1. Po prijatí žiadostí o prevádzkové oprávnenie od leteckého dopravcu jednej zo strán dohody príslušné orgány udelia príslušné oprávnenia bezodkladne, pokiaľ:

- a) v prípade leteckého dopravcu Izraela:
- letecký dopravca má hlavné miesto podnikania v Izraeli a získal prevádzkovú licenciu v súlade s právnymi predpismi Izraela a
 - účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu vykonáva a udržiava Izrael a
 - leteckého dopravcu vlastní, priamo alebo formou väčšinového vlastníckeho podielu, a účinne ovláda Izrael a/alebo jeho štátni príslušníci;
- b) v prípade leteckého dopravcu Európskej únie:
- letecký dopravca má hlavné miesto podnikania na území štátu Európskej únie podľa zmlúv EÚ a získal prevádzkovú licenciu v súlade s právnymi predpismi Európskej únie a
 - členský štát Európskej únie zodpovedný za vydávanie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vykonáva a udržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu a príslušný orgán je jasne uvedený a

— leteckého dopravcu priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníckeho podielu vlastní a účinne kontrolujú členské štáty Európskej únie a/alebo štátni príslušníci členských štátov Európskej únie alebo iné štáty uvedené v prílohe III a/alebo štátni príslušníci týchto iných štátov;

- c) letecký dopravca spĺňa podmienky podľa zákonov a iných právnych predpisov, ktoré bežne uplatňuje príslušný orgán pre vykonávanie medzinárodnej leteckej dopravy a
- d) ustanovenia uvedené v článku 13 a v článku 14 sú udržiavané a spravované.

Článok 3a

Vzájomné uznávanie regulačných rozhodnutí týkajúcich sa spôsobilosti leteckého dopravcu a štátnej príslušnosti

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

- a) Ak po prijatí žiadosti o oprávnenie od leteckého dopravcu alebo po udelení takehoto oprávnenia príslušné orgány prijímajúcej strany dohody majú osobitné obavy vyplývajúce z dôvodnej pochybnosti, že napriek rozhodnutiu vydanému príslušnými orgánmi druhej strany dohody podmienky stanovené v článku 3 tejto dohody pre udelenie príslušných oprávnení alebo povolení neboli splnené, v takom prípade okamžite informujú tieto orgány a uvedú podstatné dôvody svojich obáv. V takomto prípade môže každá strana dohody požiadať o konzultácie, na ktorých sa môžu zúčastniť zástupcovia príslušných orgánov strán dohody, a/alebo o poskytnutie dodatočných informácií súvisiacich s takýmito obavami, a takejto žiadosti sa vyhovie v najkratšom možnom čase. Ak záležitosť zostane nevyriešená, ktorákoľvek strana dohody ju môže predložiť spoločnému výboru zriadenému podľa článku 22 tejto dohody a v súlade s článkom 22 odsekmi 7 a 9 môže prijať vhodné ochranné opatrenia podľa článku 24.
- b) Tieto postupy sa netýkajú uznávania rozhodnutí vzťahujúcich sa na:

- (i) bezpečnostné osvedčenia alebo oprávnenia;
- (ii) opatrenia bezpečnostnej ochrany; alebo
- (iii) poisťné krytie.

Článok 4

Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie alebo obmedzenie oprávnenia

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

- a) v prípade leteckého dopravcu Izraela:
 - letecký dopravca nemá hlavné miesto podnikania v Izraeli alebo nezískal prevádzkové osvedčenie v súlade s príslušnými právnymi predpismi Izraela alebo
 - účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu nevykonáva alebo neudržiava Izrael alebo
 - leteckého dopravcu nevlastní, priamo alebo formou väčšinového vlastnickeho podielu a účinne neovláda Izrael a/alebo jeho štátni príslušníci;
 - b) v prípade leteckého dopravcu Európskej únie:
 - letecký dopravca nemá hlavné miesto podnikania na území štátu Európskej únie podľa zmlúv EÚ a nezískal prevádzkovú licenciu v súlade s právnymi predpismi Európskej únie alebo
 - členský štát Európskej únie zodpovedný za vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov nevykonáva a neudržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu a príslušný orgán nie je jasne uvedený alebo
 - leteckého dopravcu priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastnickeho podielu nevlastnia a účinne nekontrolujú členské štáty Európskej únie a/alebo štátni príslušníci členských štátov Európskej únie alebo iné štáty uvedené v prílohe III a/alebo štátni príslušníci týchto iných štátov;
 - c) letecký dopravca nedodrжал zákony a iné právne predpisy uvedené v článku 6 tejto dohody,
 - d) ustanovenia uvedené v článku 13 a v článku 14 nie sú udržiavané a spravované alebo
 - e) strana dohody sa presvedčila v súlade s článkom 7, že sa nenapĺňajú podmienky konkurenčného prostredia.
2. Ak nie je potrebné okamžité opatrenie s cieľom zabrániť ďalšiemu nedodržaniu odseku 1 písm. c) alebo d), práva ustanovené v tomto článku sa uplatňujú len po konzultáciách s príslušnými orgánmi druhej strany dohody.

Článok 5

Investícia

1. Bez ohľadu na článok 3 a článok 4 tejto dohody a po overení v spoločnom výbore v súlade s článkom 22 ods. 10, že existujú vzájomné dojednania, strany dohody môžu umožniť väčšinové vlastníctvo a/alebo efektívnu kontrolu leteckých dopravcov Izraela zo strany členských štátov Európskej únie alebo ich štátnych príslušníkov alebo leteckých dopravcov Európskej únie zo strany Izraela alebo jeho štátnych príslušníkov v súlade s podmienkami odseku 2 tohto článku.

2. Vo vzťahu k odseku 1 tohto článku sú konkrétne investície prostredníctvom podielnikov strán dohody jednotlivito povolené na základe predchádzajúceho rozhodnutia spoločného výboru v súlade s článkom 22 ods. 2 tejto dohody.

V tomto rozhodnutí sa uvádzajú podmienky spojené s vykonávaním dohodnutých služieb podľa tejto dohody a so službami medzi tretími krajinami a stranami dohody. Ustanovenia článku 22 ods. 9 tejto dohody sa nevzťahujú na tento typ rozhodnutí.

Článok 6

Dodržiavanie zákonov a iných právnych predpisov

1. Zákony a iné právne predpisy, ktoré sa na území jednej strany dohody uplatňujú na prílety a odlety lietadiel na toto územie alebo z tohto územia a používaných na medzinárodnú leteckú dopravu, alebo zákony a iné právne predpisy, ktoré sa týkajú prevádzkovania a navigácie lietadiel, musia leteckí dopravcovia druhej strany dohody dodržiavať pri prílete lietadla na toto územie, pobyte na ňom alebo pri odlete z tohto územia.

2. Pri vstupe na územie prvej strany dohody, na tomto území alebo pri odlete z tohto územia musia cestujúci, posádka alebo náklad leteckých dopravcov druhej strany dohody dodržiavať zákony a iné právne predpisy platné na území prvej strany dohody, ktoré sa týkajú vstupu na toto územie alebo odletu z neho cestujúcich, posádky alebo nákladu v lietadle (vrátane predpisov týkajúcich sa vstupu, odbavenia, prísťahovateľstva, pasov, colného odbavenia a karantény alebo v prípade pošty, poštových predpisov), alebo sa musia dodržať v ich zastúpení.

Článok 7

Konkurenčné prostredie

1. Strany dohody potvrdzujú uplatňovanie ustanovení kapitoly 3 („Hospodárska súťaž“) hlavy IV dohody o pridružení k tejto dohode.

2. Strany dohody potvrdzujú, že ich spoločným cieľom je spravodlivé a konkurenčné prostredie na prevádzku služieb leteckej dopravy. Strany dohody uznávajú, že leteckí dopravcovia budú s najväčšou pravdepodobnosťou realizovať spravodlivé konkurenčné postupy vtedy, keď títo leteckí dopravcovia budú fungovať na plne komerčnom základe bez dotácií a keď bude zabezpečený neutrálny a nediskriminačný prístup k letiskovým zariadeniam a službám, ako aj k pridelovaniu prevádzkových intervalov.

3. Ak jedna strana dohody zistí, že na území druhej strany dohody sú podmienky, najmä z dôvodu dotácií, ktoré by nepriaznivo ovplyvnili spravodlivé a rovnaké príležitosti jej leteckých dopravcov, pokiaľ ide o ich konkurencieschopnosť, môže druhej strane dohody predložiť pripomienky. Okrem toho môže požiadať o zasadnutie spoločného výboru, ako sa ustanovuje v článku 22 tejto dohody. Konzultácie sa začnú do 30 dní od prijatia takej žiadosti. Nedosiahnutie uspokojivej dohody v lehote 30 dní od začatia konzultácií je dôvodom, aby strana dohody, ktorá požiadala o konzultácie, prijala opatrenie na zamietnutie, neposkytnutie príslušnému leteckému

dopravcovi alebo leteckým dopravcom tejto strany dohody prevádzkových oprávnení, na ich zrušenie alebo pozastavenie alebo uloženie vhodných podmienok vo vzťahu k nim v súlade s článkom 4.

4. Opatrenia uvedené v odseku 3 musia byť vhodné, primerané a ich rozsah pôsobnosti a trvanie sa musí obmedzovať na to, čo je nevyhnutne potrebné. Opatrenia sú výlučne zamerané na leteckého dopravcu alebo leteckých dopravcov, ktorí využívajú výhody podmienok uvedených v odseku 3 a nie je nimi dotknuté právo ktorejkoľvek zo strán dohody prijať opatrenie podľa článku 23.

5. Strany dohody súhlasia, že účasť izraelskej vlády s cieľom pomôcť pokryť dodatočné náklady izraelských leteckých dopravcov súvisiace s bezpečnostnou ochranou v dôsledku pokynov izraelskej vlády, nepredstavuje nespravodlivý konkurenčný postup a nepovažuje sa za dotáciu na účely tohto článku za predpokladu, že:

- a) takáto podpora sa vzťahuje výlučne na nevyhnutné náklady leteckých dopravcov Izraela pri vykonávaní osobitných opatrení bezpečnostnej ochrany vyžadovaných izraelskými orgánmi, pričom od leteckých dopravcov Európskej únie sa takéto opatrenia nevyžadujú ani im nespôsobujú výdavky a
- b) takéto náklady na bezpečnostnú ochranu Izrael jasne identifikuje a vyčíslí a
- c) Spoločnému výboru sa raz ročne predloží správa obsahujúca celkovú sumu výdavkov na bezpečnostnú ochranu a miera podielu izraelskej vlády v predchádzajúcom roku.

6. Každá strana dohody sa po zaslaní oznámenia druhej strane dohody môže obrátiť na zodpovedné štátne orgány na území druhej strany dohody vrátane orgánov na štátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni s cieľom prerokovať záležitosti týkajúce sa tohto článku.

7. Ustanovenia tohto článku platia bez toho, aby tým boli dotknuté zákony a iné právne predpisy strán dohody týkajúce sa povinností verejnej služby na územiach strán dohody.

Článok 8

Obchodné príležitosti

Zástupcovia leteckých dopravcov

1. Leteckí dopravcovia každej strany dohody majú právo zriadiť si pobočku a zariadenia na území druhej strany dohody potrebné na poskytovanie leteckej dopravy a propagáciu a predaj leteckej dopravy vrátane podporných a doplnkových služieb.

2. Leteckí dopravcovia každej strany dohody majú právo v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi druhej strany dohody, ktoré sa týkajú vstupu, pobytu a zamestnania, príviesť a držať na území druhej strany dohody riadiacich, obchodných, technických, prevádzkových a iných odborných zamestnancov na podporu poskytovania leteckej dopravy.

Pozemná obsluha

- 3. a) Bez toho, aby bolo dotknuté ďalej uvedené písm. b), má každý letecký dopravca v súvislosti s pozemnou obsluhou na území druhej strany dohody:

- (i) právo vykonávať svoju vlastnú pozemnú obsluhu (ďalej len „pozemná obsluha pre vlastnú potrebu“) alebo podľa svojho uváženia;

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

- b) Pre nasledujúce kategórie služieb pozemnej obsluhy, t. j. vybavovanie batožiny, vybavovanie na manipulačnej ploche, manipulácia s palivom a olejom, vybavovanie nákladu a pošty, pokiaľ ide o fyzickú manipuláciu s nákladom a poštou medzi letiskovým terminálom a lietadlom, práva uvedené v písmene a) bode (i) a (ii) podliehajú len určitým fyzickým alebo prevádzkovým obmedzeniam v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi platnými na území druhej strany dohody. Ak takéto obmedzenia bránia pozemnej obsluhu pre vlastnú potrebu alebo ak neexistuje účinná hospodárska súťaž medzi dodávateľmi, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy, všetky tieto služby musia byť dostupné všetkým leteckým dopravcom na rovnakom a nediskriminačnom základe; ceny za tieto služby nesmú prekročiť náklady v plnej výške vrátane primeranej návratnosti aktív po započítaní odpisov.

Predaj, miestne výdavky a prevod finančných prostriedkov

4. Ktorýkoľvek letecký dopravca každej strany dohody sa môže zaoberať predajom služieb leteckej dopravy na území druhej strany dohody priamo a/alebo podľa svojho rozhodnutia prostredníctvom svojich obchodných zástupcov, iných sprostredkovateľov, ktorých určí letecký dopravca, alebo prostredníctvom internetu alebo iným dostupným spôsobom. Každý letecký dopravca má právo predávať tieto dopravné služby a každý má právo si tieto dopravné služby kúpiť na danom území alebo vo voľne zmeniteľných menách.

5. Každý letecký dopravca má na požiadanie právo kedykoľvek, akýmkoľvek spôsobom a voľne bez obmedzení a zdanenia a prostredníctvom platného úradného kurzu zmeniť na voľne zmeniteľné meny a previesť príjmy z miestneho podnikania z územia druhej strany dohody na svoje domáce územie a okrem prípadov, keď to nie je v súlade so všeobecne uplatniteľnými zákonmi a inými právnymi predpismi, do krajiny alebo krajín podľa vlastného výberu.

6. Leteckému dopravcovi každej strany dohody sa umožní, aby miestne výdavky vrátane nákupu paliva na území druhej strany dohody uhrádzal v miestnej mene. Podľa svojho rozhodnutia môžu leteckí dopravcovia každej strany dohody uhrádzať

tieto výdavky na území druhej strany dohody vo voľne zmeniteľných menách podľa miestnych právnych predpisov týkajúcich sa meny.

Podmienky spolupráce

7. Pri prevádzkovaní alebo ponúkaní služieb podľa tejto dohody ktorýkoľvek letecký dopravca strany dohody môže uzatvárať marketingové dohody o spolupráci, ako sú napr. dohody o vyhradení časti kapacity miest pre cestujúcich alebo dohody o spoločnom označovaní liniek s:

- a) ktorýmkoľvek leteckým dopravcom alebo dopravcami strán dohody; a
- b) ktorýmkoľvek leteckým dopravcom alebo leteckými dopravcami tretej krajiny a
- c) ktorýmkoľvek povrchovým, pozemným alebo námorným dopravcom;

za predpokladu, že (i) prevádzkujúci letecký dopravca má príslušné dopravné práva a (ii) obchodní dopravcovia majú príslušné oprávnenia pre trasu v rámci príslušných bilaterálnych ustanovení a (iii) dohody spĺňajú požiadavky týkajúce sa bezpečnosti a hospodárskej súťaže, ktoré sa pri takýchto dohodách bežne uplatňujú. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy predávané v rámci spoločného označovania liniek, kupujúci musí byť informovaný na predajnom mieste alebo v každom prípade pri odbavení alebo pred nástupom do lietadla, ak sa pre nadväzujúci let nevyžaduje odbavenie, o tom, ktorí dopravní prevádzkovatelia budú prevádzkovať jednotlivé úseky služby.

Povrchová doprava

8. a) Pokiaľ ide o dopravu cestujúcich, poskytovatelia povrchovej dopravy nepodliehajú zákonom ani iným právnym predpisom, ktorými sa riadi letecká doprava, a to výhradne na základe toho, že túto povrchovú dopravu ponúka letecký dopravca pod vlastným menom. Poskytovatelia povrchovej dopravy sa môžu rozhodnúť, či uzavrú dohody o spolupráci. Pri rozhodovaní o konkrétnych dohodách môžu poskytovatelia povrchovej dopravy okrem iného zvažovať záujmy spotrebiteľa a technické, ekonomické, priestorové a kapacitné obmedzenia.
- b) Okrem toho a bez toho, aby bolo dotknuté ktorékoľvek iné ustanovenie tejto dohody, sa leteckým dopravcom a nepriamym poskytovateľom nákladnej dopravy strán dohody bez obmedzenia povolí v súvislosti s medzinárodnou leteckou dopravou využívať akúkoľvek povrchovú nákladnú dopravu na miesta alebo z miest v Izraeli a Európskej únii alebo v tretích krajinách vrátane dopravy na všetky letiská a zo všetkých letísk so zariadením na colné odbavenie a v prípade potreby vrátane práv na dopravu nákladu pod colným dohľadom podľa uplatniteľných zákonov a iných právnych predpisov. V prípade takejto nákladu, či už sa presúva povrchovou dopravou, alebo letecky, sa zabezpečí prístup k letiskovému colnému odbaveniu a zariadeniu. Leteckí dopravcovia

sa môžu rozhodnúť, že si budú zabezpečovať povrchovú dopravu sami alebo na základe dohody s inými povrchovými dopravcami vrátane povrchovej dopravy, ktorú prevádzkujú iní leteckí dopravcovia alebo nepriami poskytovatelia nákladnej leteckej dopravy. Takéto kombinované nákladné služby možno poskytovať za jednu spoločnú cenu za kombinovanú leteckú a povrchovú dopravu, pokiaľ ziasielatelia nie sú uvedení do omylu z hľadiska skutočností týkajúcich sa takejto dopravy.

Prenájom

9. a) Leteckí dopravcovia každej strany dohody sú oprávnení poskytovať dohodnuté služby s využitím lietadla s posádkou alebo bez nej prenajatého od ktoréhokoľvek leteckého dopravcu vrátane leteckých dopravcov z tretích krajín, za predpokladu, že všetci účastníci takejto dohody spĺňajú podmienky stanovené zákonmi a inými právnymi predpismi, ktoré strany dohody bežne uplatňujú pri takýchto dohodách.
- b) Žiadna strana dohody nevyžaduje, aby leteckí dopravcovia, ktorí prenajímajú svoje zariadenia, vlastnili dopravné práva podľa tejto dohody.
- c) Prenájom lietadla s posádkou (wet-leasing) od leteckého dopravcu z tretej krajiny inej, ako sa uvádza v prílohe III, izraelským leteckým dopravcom alebo leteckým dopravcom z Európskej únie s cieľom využívať práva na základe tejto dohody, sa musí realizovať vo výnimočných prípadoch alebo uspokojovať dočasné potreby. Tento prenájom sa musí predložiť (i) vopred na schválenie orgánu, ktorý vydal licenciu prenajímajúceho leteckému dopravcovi, a (ii) na účely informovania príslušnému orgánu druhej strany dohody, do ktorej zamýšľa dopravca prevádzkovať lety lietadlom prenajatým s posádkou.

Na účely tohto pododseku pojem „lietadlo“ znamená lietadlo leteckého dopravcu tretej krajiny, ktorý nemá zákaz prevádzkovať lety do Európskej únie a/alebo Izraela.

Koncesie a označovanie

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

Prideľovanie prevádzkových intervaloch na letiskách

11. Každá strana dohody zabezpečí, aby sa jej postupy, usmernenia a predpisy v súvislosti s riadením prevádzkových intervalov uplatniteľné na letiská na jej území uplatňovali transparentným, účinným a nediskriminačným spôsobom.

Konzultácie v Spoločnom výbore

12. Ak sa strana dohody domnieva, že druhá strana dohody porušuje ustanovenie tohto článku, môže druhej strane dohody oznámiť svoje zistenia a požiadať o konzultácie podľa článku 22 ods. 4.

Článok 9

Clá a poplatky

1. Pri prilete na územie jednej strany dohody lietadlá prevádzkované v rámci medzinárodnej leteckej dopravy leteckými dopravcami druhej strany dohody, ich bežné vybavenie, pohonné látky, mazivá, spotrebné technické zásoby, pozemné zariadenia, náhradné diely (vrátane motorov), zásoby lietadla (okrem iného potravín, nápojov a liehovín, tabaku a iných produktov určených na používanie cestujúcimi alebo predaj cestujúcim v obmedzenom množstve počas letu) a ďalšie predmety určené na využívanie alebo využívané výlučne v súvislosti s prevádzkou alebo údržbou lietadla v medzinárodnej leteckej doprave, sú na základe reciprocity oslobodené od všetkých dovozných obmedzení, daní z nehnuteľností, kapitálových poplatkov, colných poplatkov, spotrebných daní a podobných poplatkov a odvodov, ktoré a) ukladajú štátne alebo miestne orgány alebo Európska únia a b) nie sú založené na cene za poskytované služby, pokiaľ toto zariadenie a zásoby zostanú na palube lietadla.

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

- a) zásoby v lietadle, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie strany dohody a nakladajú na palubu v primeraných množstvách na použitie v odlietajúcom lietadle leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím;
- b) pozemné zariadenia a náhradné diely (vrátane motorov) dovezené na územie strany dohody s cieľom servisu, údržby alebo opravy lietadiel leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktoré sa používajú v medzinárodnej leteckej doprave;
- c) palivo, mazivá a spotrebné technické zásoby v lietadle, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie strany dohody na použitie v lietadle leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím;
- d) tlačoviny, tak ako ustanovujú colné právne predpisy každej strany dohody, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie prvej strany dohody a vezmú sa na palubu na použitie v odlietajúcom lietadle leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím a

e) bezpečnostné zariadenia a zariadenia bezpečnostnej ochrany na používanie na letiskách alebo nákladných termináloch.

3. Žiadne ustanovenie tejto dohody nebráni strane dohody v tom, aby uložila dane, odvody, clá, poplatky alebo odvody na palivo dodávané na jej území na nediskriminačnom základe na použitie v lietadlách leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje lety medzi dvomi miestami na jej území. Leteckí dopravcovia druhej strany dohody musia dodržiavať zákony a iné právne predpisy týkajúce sa predaja, dodávania a používania leteckého paliva pri vstupe lietadla na územie prvej strany dohody, na tomto území alebo pri odlete lietadla z tohto územia.

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

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

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

7. Ustanoveniami tejto dohody sa neovplyvňuje oblasť DPH, s výnimkou tejto dane uloženej na dovoz. Ustanovenia príslušných dohôrov, ktoré sú v platnosti medzi členským štátom Európskej únie a Izraelským štátom s cieľom predchádzať dvojitému zdaneniu príjmov a kapitálu, sa touto dohodou nemenia.

Článok 10

Odplaty za používanie letísk, zariadení leteckej dopravy a služieb

1. Každá strana dohody zabezpečí, aby odplaty za používanie zariadení a služieb leteckej navigácie a služieb riadenia letovej prevádzky, ktoré jej príslušné finančné orgány alebo subjekty môžu ukladať leteckým dopravcom druhej strany dohody, vychádzali z nákladov a aby neboli nespravodlivo diskriminačné. Akékoľvek podobné odplaty za používanie sa v každom prípade stanovujú leteckým dopravcom druhej strany dohody za podmienok, ktoré nie sú menej priaznivé ako najpriaznivejšie podmienky dostupné pre akéhokoľvek iného leteckého dopravcu.

2. Každá strana dohody zabezpečí, aby odplaty za používanie letísk, bezpečnostnej ochrany letectva a príslušných zariadení a služieb, ktoré jej príslušné finančné orgány alebo subjekty môžu ukladať leteckým dopravcom druhej strany dohody neboli

nespravodlivo diskriminačné a aby boli spravodlivo rozdelené medzi jednotlivé kategórie používateľov. Tieto odplaty môžu odrážať, ale nie prevyšovať, úplné náklady príslušných finančných orgánov alebo subjektov na poskytovanie príslušných letískových zariadení a služieb, ako aj zariadení a služieb spojených s bezpečnostnou ochranou letectva na letisku alebo v rámci letiskového systému. V týchto odplatách môže byť zahrnutá primeraná návratnosť aktív po započítaní odpisov. Zariadenia a služby, za ktoré sa účtujú odplaty, sa poskytujú efektívne a hospodárne. Takéto odplaty sa v každom prípade stanovujú leteckým dopravcom druhej strany dohody za podmienok, ktoré nie sú menej priaznivé ako najpriaznivejšie podmienky dostupné pre akéhokoľvek iného leteckého dopravcu v čase stanovenia odplát.

3. Každá strana dohody podporuje konzultácie medzi príslušnými finančnými orgánmi alebo subjektmi na svojom území a leteckými dopravcami a/alebo ich zastupujúcimi subjektmi používajúcimi služby a zariadenia a nabáda príslušné finančné orgány alebo subjekty, aby každému používateľovi letiska alebo zástupcom či združeniam používateľov letísk poskytovali informácie o zložkách, ktoré slúžia ako základ pri určovaní systému alebo úrovne všetkých odplát vyberaných na každom letisku prevádzkovateľom letiska, keďže takéto informácie môžu byť nevyhnutné na umožnenie presného preskúmania primeranosti odplát v súlade so zásadami odsekov 1 a 2 tohto článku. Každá strana dohody vyzýva príslušné finančné orgány, aby používateľom s primeraným predstihom oznamovali každú navrhovanú zmenu odplát za používanie, aby tieto orgány mali pred vykonaním zmien možnosť posúdiť stanoviská používateľov.

4. V rámci postupov riešenia sporov podľa článku 23 sa každá strana dohody považuje za stranu porušujúcu ustanovenie tohto článku, pokiaľ a) v primeranej lehote nepreskúma odplatu alebo postup, ktorý je predmetom sťažnosti druhej strany dohody, alebo b) po takomto preskúmaní neprijme všetky opatrenia vo svojej právomoci na úpravu akéhokoľvek odplaty alebo postupu, ktorý nie je v súlade s týmto článkom.

Článok 11

Tvorba cien

1. Strany dohody umožnia, aby leteckí dopravcovia stanovovali ceny voľne na základe slobodnej a spravodlivej hospodárskej súťaže.
2. Strany dohody nevyžadujú, aby sa ceny registrovali.
3. Príslušné orgány môžu medzi sebou viesť rokovania okrem iného o takých záležitostiach, ako sú ceny, ktoré môžu byť neoprávnené, neprimerané alebo diskriminačné.

Článok 12

Štatistiky

1. Každá strana dohody poskytne druhej strane dohody štatistiku, ktorá sa vyžaduje v súlade s vnútroštátnymi zákonmi a inými právnymi predpismi a na požiadanie aj iné dostupné štatistické údaje, ktoré možno v primeranej miere vyžadovať na účely preskúmania prevádzky služieb leteckej dopravy podľa tejto dohody.

2. Strany dohody spolupracujú v rámci spoločného výboru podľa článku 22 s cieľom umožniť vzájomnú výmenu štatistických informácií na účely monitorovania rozvoja služieb leteckej dopravy na základe tejto dohody.

HLAVA II

REGULAČNÁ SPOLUPRÁCA

Článok 13

Bezpečnosť leteckej dopravy

1. Bez toho, aby bolo dotknutá voľnosť konania legislatívnych orgánov strán dohody, strany dohody úzko spolupracujú v oblasti bezpečnosti leteckej dopravy s cieľom zaviesť pokiaľ možno zosúladené pravidlá alebo vzájomné uznávanie bezpečnostných noriem. Spoločný výbor s pomocou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva dohliada na tento postup spolupráce.

2. Strany dohody zabezpečia, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy poskytovali prinajmenšom takú úroveň regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy podľa časti A prílohy IV, ako sa uvádza v prílohe VI.

3. Príslušné orgány strán dohody uznávajú na účely vykonávania leteckej dopravy upravenej v tejto dohode platnosť osvedčení letovej spôsobilosti, osvedčení o spôsobilosti a vydaných licencií alebo licencií vzájomne vyhlásených za platné, ktoré sú naďalej v platnosti, ak požiadavky na takéto osvedčenia alebo licencie sú prinajmenšom rovnaké ako minimálne normy, ktoré možno stanoviť na základe dohovoru. Príslušné orgány však môžu na účely preletu nad ich územím odmietnuť uznať platnosť osvedčení o spôsobilosti a licencií, ktoré ich vlastným štátnym príslušníkom udelili alebo ktorých platnosť v prospech ich vlastných štátnych príslušníkov potvrdili takéto iné orgány.

4. Každá strana dohody môže kedykoľvek požiadať o konzultácie týkajúce sa bezpečnostných noriem, ktoré zachováva druhá strana dohody v oblasti leteckých zariadení, posádok, lietadiel a prevádzky lietadiel. Takéto konzultácie sa musia uskutočniť do tridsiatich (30) dní od predloženia danej žiadosti.

5. Ak po takýchto konzultáciách jedna strana dohody zistí, že druhá strana dohody účinne nezachováva a nespravuje bezpečnostné normy v oblastiach uvedených v odseku 4, ktoré spĺňajú štandardy stanovené v tom čase na základe dohovoru, druhá strana dohody musí byť informovaná o takýchto zisteniach a o krokoch, ktoré sa považujú za nevyhnutné na plnenie noriem ICAO. Druhá strana dohody potom v rámci dohodnutého časového obdobia prijme vhodné nápravné opatrenia.

6. Strany dohody zabezpečujú, aby sa lietadlo zaregistrované jednou stranou dohody, ktoré je podozrivé z nedodržania medzinárodných leteckých bezpečnostných noriem zavedených podľa dohovoru a ktoré pristáva na letiskách určených pre medzinárodnú leteckú dopravu na území druhej strany dohody, podrobilo inšpekciám na odbavovacej ploche vykonávaným

príslušnými orgánmi druhej strany dohody, na palube a v okolí lietadla s cieľom kontroly platnosti dokladov lietadla a jeho posádky, ako i viditeľného stavu lietadla a jeho vybavenia.

7. Príslušné orgány ktorejkoľvek strany dohody môžu prijať všetky vhodné a bezodkladné opatrenia, kedykoľvek zistia, že lietadlo, komponent lietadla alebo prevádzka môžu:

- a) nespĺňať minimálne normy stanovené podľa dohovoru alebo
- b) vzbudzovať na základe inšpekcií uvedených v odseku 6 podľa článku 16 dohovoru vážne obavy, že lietadlo alebo prevádzka lietadla nespĺňajú minimálne normy stanovené podľa dohovoru, alebo
- c) vzbudzovať vážne obavy, že údržba alebo správa minimálnych noriem podľa dohovoru je nedostatočne účinná.

8. Ak príslušné orgány jednej strany dohody prijímajú opatrenia podľa ods. 7, bezodkladne informujú príslušné orgány druhej strany dohody o prijatí týchto opatrení a predložia odôvodnenie svojich opatrení.

9. Ak je na zaistenie bezpečnosti prevádzky leteckého dopravcu nevyhnutné okamžité opatrenie, každá strana dohody si vyhradzuje právo bezodkladne pozastaviť alebo pozmeniť prevádzkové oprávnenie leteckého dopravcu alebo leteckých dopravcov druhej strany dohody.

10. Ak sa opatrenia prijaté na základe uplatnenia odsekov 7 alebo 9 naďalej uplatňujú, aj keď dôvod na ich prijatie už pominul, každá strana dohody môže vec predložiť spoločnému výboru.

Článok 14

Bezpečnostná ochrana leteckej dopravy

1. Strany dohody potvrdzujú svoje vzájomné záväzky zabezpečiť bezpečnostnú ochranu civilného letectva voči protiprávnym činom a najmä svoje záväzky podľa dohovoru, Dohovoru o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla podpísaného v Tokiu 14. septembra 1963, Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel podpísaného v Haagu 16. decembra 1970 a Dohovoru o potlačení protiprávných činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva podpísaného v Montreale 23. septembra 1971 a Protokolu o boji s protiprávnymi činmi násilia na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu podpísaného v Montreale 24. februára 1988, keďže strany dohody sú stranami týchto dohovorov, ako aj podľa všetkých ostatných dohovorov a protokolov týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany civilného letectva, na ktorých sa zúčastňujú strany dohody.

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

3. Strany dohody vo svojich vzájomných vzťahoch konajú v súlade s normami bezpečnostnej ochrany letectva a do tej miery, do akej ich sami uplatňujú, s odporúčanými postupmi stanovenými ICAO, ktoré sa označujú ako prílohy k dohovoru, a to v rozsahu, v akom sa tieto opatrenia bezpečnostnej ochrany vzťahujú na strany dohody. Strany dohody vyžadujú, aby prevádzkovatelia lietadiel zapísaných v ich registri, prevádzkovatelia s hlavným miestom podnikania alebo trvalým sídlom na ich území a prevádzkovatelia letísk na ich území konali prinajmenšom v súlade s týmito ustanoveniami o bezpečnostnej ochrane letectva.

4. Každá strana dohody zabezpečí prijatie účinných opatrení na svojom území na ochranu lietadiel, na detekčnú kontrolu cestujúcich a ich príručnej batožiny a na uskutočnenie vhodnej kontroly posádky, nákladu (vrátane podanej batožiny) a zásob lietadla pred nastupovaním a počas nastupovania alebo nakladania a prispôbenie týchto opatrení pri zvýšení ohrozenia. Každá strana dohody súhlasí s tým, že sa od jej leteckých dopravcov môže požadovať, aby dodržiavali ustanovenia bezpečnostnej ochrany letectva uvedené v odseku 3, ktoré druhá strana dohody vyžaduje pri vstupe na územie druhej strany dohody, pri jeho opustení alebo počas pobytu na tomto území. Keď je strana dohody informovaná o konkrétnej hrozbe týkajúcej sa určitého letu alebo série letov na územie alebo z územia druhej strany dohody, musí informovať druhú stranu dohody a prvá strana dohody sa môže rozhodnúť uplatniť osobitné opatrenia bezpečnostnej ochrany s cieľom zohľadniť konkrétnu hrozbu, a to v súlade s odsekom 6.

5. Strany dohody súhlasia so spoluprácou smerujúcou k dosiahnutiu vzájomného uznávania noriem bezpečnostnej ochrany. Na tento účel zavedú administratívne opatrenia umožňujúce konzultácie o existujúcich alebo plánovaných opatreniach v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva a spoluprácu a spoločné využívanie informácií o opatreniach v oblasti kontroly kvality realizovaných stranami dohody. Strana dohody môže požiadať o spoluprácu druhú stranu dohody s cieľom posúdiť, či osobitné opatrenia bezpečnostnej ochrany tejto druhej strany dohody spĺňajú požiadavky žiadajúcej strany dohody. Žiadajúca strana môže so zreteľom na výsledky posúdenia rozhodnúť, že na území štátu druhej strany dohody sa uplatňujú opatrenia bezpečnostnej ochrany na rovnocennej úrovni, s cieľom oslobodiť transferových cestujúcich, transferovú batožinu a/alebo transferový náklad od požiadavky opätovnej detekčnej kontroly na území štátu žiadajúcej strany dohody. Toto rozhodnutie sa oznámi druhej strane dohody.

6. Každá strana dohody musí pri konkrétnom ohrození tiež ústretovo reagovať na žiadosť druhej strany dohody o primerané osobitné opatrenia bezpečnostnej ochrany. Okrem prípadu núdze každá strana dohody vopred informuje druhú stranu dohody o všetkých osobitných opatreniach bezpečnostnej

ochrany, ktoré má v úmysle zaviesť a ktoré by mohli významne ovplyvniť finančnú alebo prevádzkovú stránku služieb leteckej dopravy poskytovaných podľa tejto dohody. Každá strana dohody môže požiadať o zasadnutie spoločného výboru, ako sa ustanovuje v článku 22 tejto dohody, na prediskutovanie takýchto opatrení bezpečnostnej ochrany.

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

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

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

10. Bez toho, aby bol dotknutý článok 4, ak sa nedosiahne uspokojivá dohoda do pätnástich (15) dní od dátumu takejto žiadosti, predstavuje to dôvod neposkytnúť leteckému dopravcovi alebo viacerým leteckým dopravcom druhej strany dohody prevádzkové oprávnenie, zrušiť ho, obmedziť ho alebo uložiť vo vzťahu k nemu podmienky.

11. Ak si to vyžiada bezprostredné alebo mimoriadne ohrozenie, môže strana dohody prijať predbežné opatrenie pred uplynutím pätnástich (15) dní.

12. Bez toho, aby bola dotknutá potreba prijať okamžité opatrenia na ochranu bezpečnosti dopravy, strany dohody potvrdzujú, že pri zvažovaní opatrení bezpečnostnej ochrany každá strana dohody vyhodnotí možné negatívne ekonomické a prevádzkové vplyvy na prevádzku služieb leteckej dopravy podľa tejto dohody, a ak to neobmedzuje právny poriadok, zohľadní tieto faktory pri rozhodovaní, aké opatrenia sú potrebné a vhodné na riešenie týchto hrozieb bezpečnostnej ochrany.

13. Uplatňovanie opatrenia prijatého v súlade s odsekmi 10 a 11 sa ukončí na základe dodržiavania ustanovení tohto článku druhou zmluvnou stranou.

14. Bez ohľadu na tento článok strany dohody súhlasia s tým, že žiadna strana nie je povinná poskytovať informácie, ktoré môžu ohroziť vnútroštátnu bezpečnostnú ochranu každej strany dohody.

Článok 15

Manažment letovej prevádzky

1. Strany dohody sa dohodli na úzkej spolupráci v oblasti manažmentu letovej prevádzky s cieľom rozšíriť Jednotné

európske alebo na Izrael, a tak zvýšiť bezpečnosť a celkovú efektívnosť všeobecnej letovej prevádzky, optimalizovať kapacity a minimalizovať meškania. Na tento účel sa Izrael zapojí do práce Výboru pre jednotné európske alebo ako pozorovateľ. Spoločný výbor monitoruje tento postup spolupráce.

2. Na účely uľahčenia uplatňovania právnych predpisov jednotného európskeho neba na svojich územiach:

a) Izrael prijíma potrebné opatrenia na prispôsobenie svojich inštitucionálnych štruktúr manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba, najmä zriadením príslušných vnútroštátnych dozorných orgánov prinajmenšom funkčne nezávislých od poskytovateľov leteckých navigačných služieb a

b) Európska únia pridruží Izrael do príslušných prevádzkových iniciatív v oblasti leteckých navigačných služieb, vzdušného priestoru a interoperability, ktoré vychádzajú z jednotného európskeho neba, najmä prostredníctvom vhodnej koordinácie ohľadom SESAR.

3. a) Strany dohody zabezpečia, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy poskytovali prinajmenšom takú úroveň regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy podľa oddielu časti A časti B prílohy IV, ako sa uvádza v prílohe VI.

b) Strany dohody vynaložia úsilie na to, aby konali v súlade s regulačnými požiadavkami a normami Európskej únie týkajúcimi sa leteckej dopravy podľa oddielu B časti B prílohy IV, ako sa uvádza v prílohe VI.

Článok 16

Životné prostredie

1. Strany dohody uznávajú dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní politiky medzinárodnej leteckej dopravy.

2. Strany dohody uznávajú, že na minimalizáciu vplyvu civilnej leteckej dopravy na životné prostredie sú potrebné účinné globálne, regionálne, vnútroštátne a/alebo miestne opatrenia.

3. Strany dohody uznávajú dôležitosť spolupráce a v rámci mnohostranných diskusií posúdiť a minimalizovať vplyvy leteckej dopravy na životné prostredie a hospodárstvo a zabezpečiť, aby boli akékoľvek zmierňujúce opatrenia plne v súlade s cieľmi tejto dohody.

4. Nič v tejto dohode sa nesmie chápať ako obmedzujúce právomoci príslušných orgánov strany dohody na prijímanie všetkých primeraných opatrení na zabránenie vplyvom poskytovania leteckej dopravy na životné prostredie alebo riešenie týchto vplyvov za predpokladu, že tieto opatrenia sa uplatňujú bez ohľadu na štátnu príslušnosť.

5. Strany dohody zabezpečia, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy poskytovali prinajmenšom takú úroveň regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy podľa časti C prílohy IV, ako sa uvádza v prílohe VI.

Článok 17

Zodpovednosť leteckých dopravcov

1. Strany dohody potvrdzujú svoje záväzky na základe Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaného 28. mája 1999 v Montreale (ďalej len „Montrealský dohovor“).

2. Strany dohody zabezpečia, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy poskytovali prinajmenšom takú úroveň regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy podľa časti D prílohy IV, ako sa uvádza v prílohe VI.

Článok 18

Práva spotrebiteľov a ochrana osobných údajov

Strany dohody zabezpečia, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy poskytovali prinajmenšom takú úroveň regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy podľa časti E prílohy IV, ako sa uvádza v prílohe VI.

Článok 19

Počítačové rezervačné systémy

Strany dohody uplatňujú svoje zákony a iné právne predpisy vrátane pravidiel hospodárskej súťaže na prevádzku počítačových rezervačných systémov spravodlivým a nediskriminačným spôsobom. Počítačové rezervačné systémy, leteckí dopravcovia a cestovné agentúry jednej strany dohody musia mať rovnaké podmienky ako tie, ktoré sa poskytujú počítačovým rezervačným systémom, leteckým dopravcom a cestovným agentúram na území druhej strany dohody.

Článok 20

Sociálne aspekty

Strany dohody zabezpečia, aby ich príslušné právne predpisy, pravidlá alebo postupy poskytovali prinajmenšom takú úroveň regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy podľa časti F prílohy IV, ako sa uvádza v prílohe VI.

HLAVA III

INŠTITUCIONÁLNE USTANOVENIA

Článok 21

Výklad a uplatňovanie dohody

1. Strany dohody prijímú všetky potrebné všeobecné alebo osobitné opatrenia, aby zabezpečili plnenie povinností, ktoré vyplývajú z tejto dohody, a zdržia sa akýchkoľvek opatrení, ktoré by mohli ohroziť dosiahnutie cieľov tejto dohody.

2. Každá strana dohody je zodpovedná na svojom vlastnom území za riadne plnenie tejto dohody, a najmä za plnenie regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy uvedených v prílohe IV, tak ako sa podrobne stanovuje v prílohe VI.

3. Každá strana dohody poskytne druhej strane dohody všetky potrebné informácie a pomoc v zmysle uplatniteľných právnych predpisov príslušnej strany dohody v prípade vyšetrovania prípadných porušení predpisov, ktoré uskutočňuje táto druhá strana dohody v rozsahu svojich príslušných kompetencií stanovených v tejto dohode.

4. Vždy keď strany dohody konajú v rozsahu právomocí, ktoré im boli touto dohodou udelené, vo veciach, ktoré zaujmú druhú stranu dohody a ktoré sa týkajú orgánov a podnikov druhej strany dohody, príslušné orgány druhej strany dohody musia byť o tom riadne informované a pred prijatím konečného rozhodnutia musia dostať príležitosť na vyjadrenie.

Článok 22

Spoločný výbor

1. Týmto sa zriaďuje výbor skladajúci sa zo zástupcov strán dohody „spoločný výbor“, ktorý je zodpovedný za správu tejto dohody a zabezpečuje jej riadne vykonávanie. S týmto cieľom predkladá odporúčania a prijíma rozhodnutia v prípadoch, ktoré ustanovuje táto dohoda.

2. Rozhodnutia spoločného výboru sa prijímajú konsenzom a sú pre strany dohody záväzné. Strany dohody ich uvádzajú do účinnosti v súlade so svojimi vlastnými pravidlami.

3. Spoločný výbor prijíma svoj rokovací poriadok.

4. Spoločný výbor zasadá podľa potreby, najmenej však raz za rok. Každá strana dohody môže požiadať o zvolanie zasadnutia.

5. Strana dohody môže tiež požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru s cieľom vyriešiť akúkoľvek otázku, ktorá sa týka výkladu alebo uplatňovania tejto dohody. Také zasadnutie sa začne v čo najskorší možný dátum, ale najneskôr do dvoch mesiacov odo dňa prijatia žiadosti, ak sa strany dohody nedohodnú inak.

6. Strany dohody si vymieňajú informácie na účely riadneho vykonávania tejto dohody a na základe žiadosti ktorejkoľvek strany dohody vedú konzultácie v spoločnom výbore.

7. Ak podľa názoru jednej zo strán dohody nie je rozhodnutie spoločného výboru riadne uplatňované druhou stranou dohody, môže prvá strana požadovať, aby sa táto vec prerokovala na zasadnutí spoločného výboru. Ak spoločný výbor nemôže otázku vyriešiť do dvoch mesiacov od jej predloženia, požadujúca strana dohody môže prijať primerané ochranné opatrenia podľa článku 24.

8. V rozhodnutiach spoločného výboru sa uvedie dátum ich implementácie jednotlivými stranami dohody a ďalšie informácie, ktoré by sa mohli týkať hospodárskych subjektov.

9. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, ak spoločný výbor neprijme rozhodnutie v danej otázke, ktorá bola predložená do šiestich mesiacov od dátumu postúpenia, strany dohody môžu prijať primerané dočasné ochranné opatrenia podľa článku 24.

10. Spoločný výbor preskúma otázky týkajúce sa obojstranných investícií väčšinovej účasti alebo zmeny účinnej kontroly leteckých dopravcov strán dohody.

11. Spoločný výbor rozvíja spoluprácu aj prostredníctvom:

- a) vykonávania svojich osobitných úloh vo vzťahu k procesu regulačnej spolupráce, ako sa vymedzuje v hlave II tejto dohody;
- b) podpory konzultácií na úrovni expertov o nových legislatívnych alebo regulačných iniciatívach a trendoch, okrem iného v oblasti bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti, životného prostredia, leteckej infraštruktúry (vrátane prevádzkových intervalov), konkurenčného prostredia a ochrany spotrebiteľa;
- c) pravidelného skúmania sociálnych účinkov dohody pri jej implementovaní, a to v oblasti zamestnanosti a prípravy vhodných reakcií na záležitosti, u ktorých sa zistí, že sú oprávnené;
- d) konsenzuálnej zhody na návrhoch, prístupoch alebo dokumentoch procedurálnej povahy priamo súvisiacich s fungovaním tejto dohody;
- e) hľadania potenciálnych oblastí ďalšieho rozvoja tejto dohody vrátane vypracovávania odporúčaní týkajúcich sa zmien a doplnení tejto dohody a
- f) zaoberania sa uplatňovaním oddielu A.1 prílohy IV (zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy).

12. Strany dohody majú spoločný cieľ, ktorý spočíva v maximalizácii výhod pre spotrebiteľov, leteckých dopravcov, zamestnancov a verejnosť na oboch stranách prostredníctvom rozšírenia tejto dohody na tretie krajiny. Spoločný výbor na tento účel pracuje na návrhu podmienok a postupov vrátane všetkých potrebných zmien a doplnení tejto dohody, ktoré by sa požadovali na účely prístúpenia tretích krajín k tejto dohode.

Článok 23

Riešenie sporov a arbitráž

1. Každá strana dohody môže diplomatickou cestou predložiť asociáčnej rade zriadenej podľa dohody o pridružení akýkoľvek spor týkajúci sa uplatňovania alebo výkladu tejto dohody, ktorý nebol vyriešený v súlade s článkom 22. Na účely tohto článku asociáčna rada zriadená podľa dohody o pridružení koná ako spoločný výbor.
2. Asociáčna rada môže spor urovnať vydaním rozhodnutia.
3. Strany dohody prijímú potrebné opatrenia na implementáciu rozhodnutia uvedeného v odseku 2.

4. Ak strany dohody nie sú schopné urovnať spor v súlade s odsekom 2, ktorákoľvek zo strán dohody môže požiadať, aby sa spor predložil arbitrážnemu tribunálu zloženého z troch arbitrov v súlade s ďalej stanoveným postupom:

- a) každá strana dohody si určí arbitra do šesťdesiatich (60) dní odo dňa prijatia oznámenia žiadosti o arbitráž arbitrážnym tribunálom adresovanej druhou stranou dohody diplomatickou cestou; tretí arbiter by mal byť vymenovaný stranami dohody do ďalších šesťdesiatich (60) dní. Ak si niektorá zo strán dohody neurčí arbitra v rámci dohodnutého obdobia alebo ak tretí arbiter nebude určený v rámci dohodnutého obdobia, každá strana dohody môže požiadať predsedu rady ICAO, aby určil arbitra alebo arbitrov;
- b) tretí arbiter vymenovaný podľa podmienok uvedených v písmene a) by mal byť štátnym príslušníkom tretieho štátu, ktorý v čase vymenovania udržiava diplomatické vzťahy s každou stranou dohody, a vykonáva funkciu predsedu arbitrážneho tribunálu;
- c) arbitrážny tribunál sa dohodne na rokovacom poriadku a
- d) s výhradou konečného rozhodnutia arbitrážneho tribunálu sa výdavky arbitrážneho konania rozdelia rovnakým dielom medzi strany dohody.

5. Na žiadosť strany dohody môže arbitrážny tribunál nariadiť druhej strane dohody, aby vykonala dočasné nápravné opatrenia do vynesenia konečného rozhodnutia tribunálu.

6. Arbitrážny tribunál sa usiluje o prijatie akéhokoľvek predbežného rozhodnutia alebo konečného rozhodnutia na základe konsenzu. V prípade, že konsenzus nie je možný, arbitrážny tribunál prijíma svoje rozhodnutia väčšinovým hlasovaním.

7. Ak jedna zo strán dohody nekoná v súlade s rozhodnutím arbitrážneho tribunálu prijatým podľa podmienok tohto článku do tridsiatich (30) dní od oznámenia uvedeného rozhodnutia, druhá strana dohody môže počas obdobia nekonania prvej strany obmedziť, pozastaviť alebo zrušiť práva alebo výsady, ktoré udelila podľa podmienok tejto dohody strane dohody, ktorá dohodu neplní.

Článok 24

Ochranné opatrenia

1. Strany dohody vykonávajú všetky všeobecné alebo špecifické opatrenia požadované na splnenie svojich záväzkov podľa tejto dohody. Postarajú sa, aby sa ciele uvedené v tejto dohode dosiahli.
2. Ak sa ktorákoľvek strana dohody nazdáva, že druhá strana dohody nespĺnila určitú povinnosť podľa tejto dohody, môže prijať vhodné opatrenia. Ochranné opatrenia sú obmedzené, pokiaľ ide o rozsah a trvanie, na to, čo je bezpodmienečne potrebné na nápravu situácie alebo udržanie rovnováhy tejto dohody. Prednosť majú tie opatrenia, ktoré čo najmenej narúšajú uplatňovanie tejto dohody.

3. Strana dohody, ktorá uvažuje o prijatí ochranných opatrení, to oznámi prostredníctvom spoločného výboru druhej strane dohody a predloží všetky príslušné informácie.

4. Strany dohody začnú bezodkladne konzultácie v spoločnom výbore s cieľom nájsť všeobecne prijateľné riešenie.

5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 3 ods. 1 písm. d) a článok 4 ods. 1 písm. d) a články 13 a 14, príslušné strany dohody nesmú prijať ochranné opatrenia, kým neuplynie jeden mesiac odo dňa oznámenia podľa odseku 3, okrem prípadov, v ktorých bol konzultačný postup podľa odseku 4 uzavretý pred uplynutím tejto lehoty.

6. Príslušná strana dohody bezodkladne oznámi prijaté opatrenia spoločnému výboru a poskytne všetky príslušné informácie.

7. Akékoľvek opatrenie prijaté podľa podmienok tohto článku sa pozastaví, ak nepĺniaca strana dohody splní ustanovenia tejto dohody.

Článok 25

Geografické rozšírenie tejto dohody

Strany dohody sa zaväzujú viesť nepretržitý dialóg s cieľom zabezpečiť spojitosť tejto dohody s barcelonským procesom, a ich konečným cieľom je spoločný euro-stredozemský letecký priestor. Preto sa možnosť vzájomne dohodnutých zmien a doplnení, ktoré by zohľadňovali podobné euro-stredozemské dohody o leteckej doprave, preskúma v spoločnom výbore v súlade s článkom 22 ods. 11.

Článok 26

Vzťah k iným dohodám

1. Ustanoveniami tejto dohody sa nahrádzajú príslušné ustanovenia existujúcich bilaterálnych dohôd a dojednaní medzi Izraelom a členskými štátmi. Avšak bez ohľadu na dobu platnosti tejto dohody, existujúce prepravné práva, dojednania v oblasti bezpečnostnej ochrany, ktoré vychádzajú z týchto bilaterálnych dohôd, alebo iné dojednania, ktoré nie sú predmetom tejto dohody, alebo ktoré sú výhodnejšie, sa môžu naďalej uplatňovať. Pokiaľ ide o leteckých dopravcov, takéto práva a dojednania môžu naďalej uplatňovať:

a) leteckí dopravcovia z Európskej únie za predpokladu, že pri výkone týchto existujúcich práv alebo iných dojednaní medzi leteckými dopravcami z Európskej únie neexistuje diskriminácia na základe štátnej príslušnosti;

b) leteckí dopravcovia z Izraelského štátu.

2. Ak sa strany dohody stanú účastníkmi multilaterálnej dohody alebo schvália rozhodnutie prijaté ICAO alebo inou medzinárodnou organizáciou, ktoré rieši záležitosti, ktoré sú predmetom tejto dohody, uskutočnia v spoločnom výbore konzultácie s cieľom určiť, či by sa táto dohoda mala revidovať s cieľom zohľadniť takýto vývoj.

3. Táto dohoda sa netýka žiadneho rozhodnutia týchto dvoch strán dohody implementovať budúce odporúčania, ktoré môže navrhnúť ICAO. Strany dohody nesmú uvádzať túto dohodu ani žiadnu jej časť ako východisko pre odmietnutie úvah v rámci ICAO o alternatívnych politikách v akejkoľvek veci, ktorá je predmetom tejto dohody.

4. Strany dohody súhlasia s tým, že v budúcnosti nebudú existovať žiadne obmedzenia alebo prekážky pri uzatváraní dojednaní o bezpečnostnej ochrane medzi vládou Izraelského štátu a jednotlivými vládami členských štátov Európskej únie v oblastiach bezpečnostnej ochrany, ktoré sú mimo rozsahu výlučnej právomoci EÚ. Strany dohody však súhlasia s tým, že (i) podľa možnosti a v súlade s článkom 14 ods. 5 uprednostnia uzatvorenie dojednaní o bezpečnostnej ochrane na úrovni EÚ a (ii) poskytnú spoločnému výboru príslušné informácie o týchto bilaterálnych dojednaniach o bezpečnostnej ochrane podľa článku 14 ods. 14.

Článok 27

Zmeny a doplnenia

1. Ak si niektorá zo zmluvných strán želá zmenu v ustanoveniach tejto dohody, oznámi to spoločnému výboru. Zmena a doplnenie tejto dohody nadobúda platnosť v súlade s článkom 30.

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

3. Touto dohodou nie je dotknuté právo žiadnej strany dohody v súlade s dodržaním zásady nediskriminácie a ustanovení tejto dohody jednostranne prijímať nové právne predpisy alebo meniť a dopĺňať existujúce právne predpisy v oblasti leteckej dopravy uvedenej v prílohe IV, pokiaľ ide o zásadu nediskriminácie a v súlade s ustanoveniami tejto dohody.

4. Keď jedna strana dohody zvažuje nové právne predpisy alebo zmenu a doplnenie svojich platných právnych predpisov v oblasti leteckej dopravy uvedenej v prílohe IV, náležite a podľa možnosti o tom informuje druhú stranu dohody. Takéto informácie sa môžu poskytnúť a predbežná výmena názorov na žiadosť jednej strany dohody sa môže uskutočniť v rámci spoločného výboru.

5. Každá strana dohody pravidelne a podľa možnosti čo najskôr informuje druhú stranu dohody o novoprijatých právnych predpisoch alebo zmene a doplnení svojich platných právnych predpisov v oblasti leteckej dopravy uvedenej v prílohe IV. Takéto informácie sa môžu poskytovať v rámci spoločného výboru. Na žiadosť ktorejkoľvek zo strán dohody spoločný výbor do šesťdesiatich dní od tejto žiadosti zorganizuje stretnutie s cieľom výmeny názorov o dôsledkoch týchto nových právnych predpisov alebo zmien a doplnení na riadne fungovanie tejto dohody.

6. S cieľom zaručiť riadne fungovanie tejto dohody spoločný výbor:

a) prijíma rozhodnutie, ktorým sa reviduje príloha IV a/alebo príloha IV tejto dohody s cieľom zapracovať do nej, na základe reciprocity, ak to bude potrebné, nové právne predpisy alebo príslušné zmeny a doplnenia alebo

- b) prijíma rozhodnutie, podľa ktorého sú nové právne predpisy alebo príslušné zmeny a doplnenia v súlade s touto dohodou alebo
- c) rozhoduje o ďalších opatreniach, ktoré sa majú prijať v primeranom čase v súvislosti s novými právnymi predpismi alebo príslušnými zmenami a doplneniami.

Článok 28

Vypovedanie dohody

1. Táto dohoda sa uzatvára na neurčitý čas.
2. Ktorákoľvek strana dohody môže kedykoľvek písomne oznámiť diplomatickou cestou druhej strane dohody svoje rozhodnutie vypovedať túto dohodu. Toto oznámenie sa súčasne zašle ICAO. Platnosť tejto dohody sa skončí o polnoci greenwichského stredného času na konci dopravnej sezóny IATA trvajúcej jeden rok odo dňa písomného oznámenia o vypovedaní, pokiaľ nie je toto oznámenie zrušené dohodou strán dohody pred ukončením tohto obdobia.

Článok 29

Registrácia v Medzinárodnej organizácii civilného letectva a na sekretariáte Organizácie Spojených národov

Túto dohodu a všetky jej zmeny a doplnenia zaregistruje ICAO a Sekretariát OSN.

Článok 30

Uplatňovanie a nadobudnutie platnosti

1. Táto dohoda sa uplatňuje predbežne v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi strán dohody odo dňa jej podpísania stranami dohody.
2. Táto dohoda nadobúda platnosť jeden mesiac odo dňa poslednej nóty v rámci výmeny diplomatických nót medzi stranami dohody, ktorou sa potvrdzuje ukončenie všetkých postupov potrebných na nadobudnutie platnosti tejto dohody. Na účely tejto výmeny Izrael doručí Generálnemu sekretariátu Rady Európskej únie svoju diplomatickú nótu adresovanú Európskej únii a jej členským štátom a Generálny sekretariát Rady Európskej únie doručí Izraelu diplomatickú nótu Európskej únie a jej členských štátov. Diplomatická nóta Európskej únie a jej členských štátov obsahuje oznámenia všetkých členských štátov, ktorými potvrdzujú ukončenie svojich postupov potrebných na nadobudnutie platnosti tejto dohody.

NA DŮKAZ TOHO nižšie podpísaní splnomocnení zástupcovia podpísali túto dohodu.

V Luxemburgu dňa desiateho júna roku dvetisíc trinásť, ktorý v hebrejskom kalendári predstavuje druhý deň mesiaca tamuz roku päťtisíc sedemsto sedemdesiat tri, v dvoch vyhotoveniach v anglickom, bulharskom, českom, dánskom, estónskom, fínskom, francúzskom, gréckom, holandskom, litovskom, lotyšskom, maďarskom, maltskom, nemeckom, poľskom, portugalskom, rumunskom, slovenskom, slovinskom, španielskom, švédskom, talianskom a hebrejskom jazyku, pričom všetky texty sú rovnako autentické.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

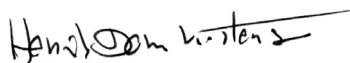
За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



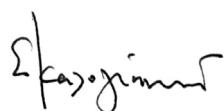
Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



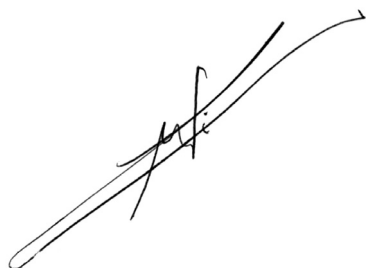
Για την Ελληνική Δημοκρατία



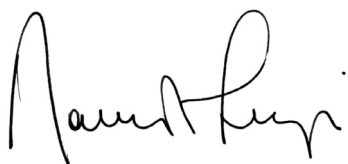
Por el Reino de España



Pour la République française



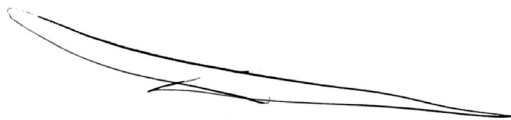
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għal Malta



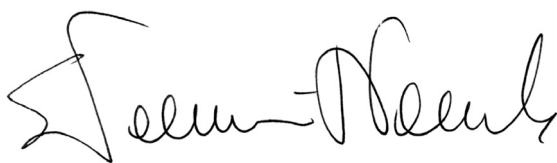
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



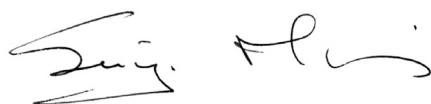
Für die Republik Österreich



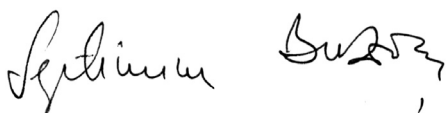
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



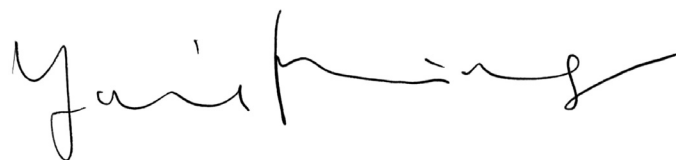
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige

Ingeger Bendrot

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Stefan Hummel

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



בשם ממשלת מדינת ישראל



—

PRÍLOHA I

DOHODNUTÉ SLUŽBY A URČENÉ TRASY

1. Táto príloha podlieha prechodným ustanoveniam uvedeným v prílohe II k tejto dohode.
2. Každá strana dohody udeľuje leteckým dopravcom druhej strany dohody práva poskytovať letecké služby na nižšie uvedeních trasách:
 - a) V prípade leteckých dopravcov Európskej únie:

Miesta v Európskej únii – jeden alebo viac medzilaňých miest v krajinách Euromedu ⁽¹⁾, ECAA ⁽²⁾ alebo krajinách, ktorých zoznam je uvedený v prílohe III – jeden alebo viac miest v Izraeli.
 - b) V prípade leteckých dopravcov Izraela:

Miesta v Izraeli – jeden alebo viac medzilaňých miest v krajinách Euromedu, ECAA alebo krajinách, ktorých zoznam je uvedený v prílohe III – jeden alebo viac miest v Európskej únii.
3. Služby prevádzkované podľa ods. 2 tejto prílohy sa začínajú alebo končia v prípade izraelských leteckých dopravcov na území Izraela a v prípade leteckých dopravcov Európskej únie na území Európskej únie.
4. Leteckí dopravcovia oboch strán dohody môžu pri ktoromkoľvek lete alebo pri všetkých letoch a podľa vlastného uváženia:
 - a) vykonávať lety v ktoromkoľvek smere alebo obidvoch smeroch;
 - b) kombinovať rôzne čísla letov v rámci letu jedného lietadla;
 - c) zabezpečovať leteckú dopravu pre medzilaňmiesta, ako sa stanovuje v ods. 2 tejto prílohy, a pre miesta na územiach strán dohody, a to v akejkoľvek kombinácii a poradí;
 - d) vynechať pristátie v ktoromkoľvek mieste alebo miestach;
 - e) presunúť prepravu z ktoréhokoľvek zo svojich lietadiel na ktorékoľvek iné svoje lietadlo v ktoromkoľvek mieste;
 - f) robiť medzipristátia v ktorýchkoľvek miestach na území alebo mimo územia jednej alebo druhej strany dohody bez toho, aby bol dotknutý článok 2 ods. 2 tejto dohody;
 - g) vykonávať tranzitnú dopravu cez územie druhej strany dohody a
 - h) kombinovať rôzne účely prepravy tým istým lietadlom bez ohľadu na to, kde sa táto preprava začína.
5. Každá strana dohody umožní každému leteckému dopravcovi, aby si určil počet letov a kapacity medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú ponúka na základe komerčných hľadísk na danom trhu. V súlade s týmto právom žiadna strana dohody jednostranne neobmedzí objem dopravy, počet alebo pravidelnosť letov ani typ alebo typy lietadiel používaných na prevádzku leteckými dopravcami druhej strany dohody, s výnimkou colných, technických, prevádzkových dôvodov, dôvodov ochrany životného prostredia, ochrany zdravia alebo uplatňovania článku 7 tejto dohody.
6. Leteckí dopravcovia každej strany dohody môžu zabezpečovať leteckú dopravu, a to aj v rámci dohody o spoločnom označovaní liniek, z ktoréhokoľvek miesta v tretej krajine, ktorý nie je zahrnutý do určených trás, pokiaľ nevykonávajú práva piatej slobody.
7. Bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia tejto prílohy, touto dohodou sa neudeľuje právo umožňujúce vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu na územie a z územia tretej krajiny, ktorá nemá diplomatické vzťahy so všetkými stranami dohody.

⁽¹⁾ Krajiny „EUROMED“ sú Maroko, Alžírsko, Tunisko, Líbya, Egypt, Libanon, Jordánsko, Izrael, palestínske územie, Sýria a Turecko.
⁽²⁾ „Krajiny ECAA“ sú krajiny, ktoré sú zmluvnými stranami mnohostrannej dohody o zriadení Spoločného európskeho leteckého priestoru: členské štáty Európskej únie, Albánska republika, Bosna a Hercegovina, Chorvátska republika, Bývalá juhoslovanská republika Macedónsko, Islandská republika, Republika Čierna Hora, Nórske kráľovstvo, Srbská republika a Kosovo v zmysle rezolúcie Bezpečnostnej rady OSN č. 1244.

PRÍLOHA II

PRECHODNÉ USTANOVENIA

1. Bez ohľadu na odseky 2 a 3 tejto prílohy sa všetky práva vrátane prepravných práv a výhodnejšie podmienky, ktoré už boli udelené na základe bilaterálnych dohôd alebo dojednaní medzi Izraelom a členskými štátmi Európskej únie a ktoré existujú k dátumu podpisu tejto dohody, naďalej vykonávajú v súlade s ustanoveniami článku 3 tejto dohody. Pokiaľ ide o leteckých dopravcov, takéto práva a dojednania môžu naďalej uplatňovať:
 - a) leteckí dopravcovia z Európskej únie za predpokladu, že pri výkone týchto existujúcich práv alebo iných dojednaní medzi leteckými dopravcami z Európskej únie neexistuje diskriminácia na základe štátnej príslušnosti;
 - b) leteckí dopravcovia z Izraelského štátu.
2. V prípade osobnej, nákladnej dopravy a/alebo dopravy pošty, samostatne alebo v kombinácii, sú leteckí dopravcovia Izraela a členských štátov Európskej únie oprávnení vykonávať práva tretej a štvrtej slobody na určených trasách s výhradou týchto prechodných ustanovení:
 - a) odo dňa podpísania tejto dohody a iba v prípade pravidelných služieb leteckej dopravy:
 - i. na každej trase s výnimkou trás uvedených v prílohe V majú oprávnení leteckí dopravcovia právo prevádzkovať počet týždenných frekvencií dostupných na základe príslušných platných bilaterálnych dohôd alebo dojednaní alebo sedem (7) týždenných frekvencií, podľa toho, ktorý počet je vyšší a
 - ii. na trasách uvedených v prílohe V majú oprávnení leteckí dopravcovia právo prevádzkovať počet týždenných frekvencií, ako sa stanovuje v prílohe V.

Odo dňa podpísania tejto dohody sa nebudú uplatňovať žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o počet oprávnených leteckých dopravcov oboch strán dohody na jednej trase.
 - b) Od prvého dňa prvej letnej sezóny IATA po dátume podpísania tejto dohody a iba v prípade pravidelných služieb leteckej dopravy majú oprávnení leteckí dopravcovia právo prevádzkovať:
 - i. na trasách uvedených v časti A prílohy V k tejto dohode tri (3) dodatočné týždenné frekvencie vo vzťahu k počtu týždenných frekvencií stanovených v časti A prílohy V a
 - ii. na akýchkoľvek iných trasách vrátane trás uvedených v časti B prílohy V sedem (7) dodatočných týždenných frekvencií vo vzťahu k počtu týždenných frekvencií vyplývajúceho z uplatňovania písmena a) bodov i. a ii.
 - c) Od prvého dňa druhej letnej sezóny IATA po dátume podpísania tejto dohody a iba v prípade pravidelných služieb leteckej dopravy majú oprávnení leteckí dopravcovia právo prevádzkovať:
 - i. na trasách uvedených v časti A prílohy V k tejto dohode tri (3) dodatočné týždenné frekvencie vo vzťahu k počtu týždenných frekvencií vyplývajúceho z uplatňovania písmena b) bodu i a
 - ii. na akýchkoľvek iných trasách vrátane trás uvedených v časti B prílohy V sedem (7) dodatočných týždenných frekvencií vo vzťahu k počtu týždenných frekvencií vyplývajúceho z uplatňovania písmena b) bodu ii.
 - d) S výhradou ďalej uvedeného odseku 4, od prvého dňa tretej letnej sezóny IATA po dátume podpísania tejto dohody a iba v prípade pravidelných služieb leteckej dopravy majú oprávnení leteckí dopravcovia právo prevádzkovať:
 - i. na trasách uvedených v časti A prílohy V k tejto dohode štyri (4) dodatočné týždenné frekvencie vo vzťahu k počtu týždenných frekvencií vyplývajúceho z uplatňovania písmena c) bodu i a
 - ii. na akýchkoľvek iných trasách vrátane trás uvedených v časti B prílohy V sedem (7) dodatočných týždenných frekvencií vo vzťahu k počtu týždenných frekvencií vyplývajúceho z uplatňovania písmena c) bodu ii.
 - e) Od prvého dňa štvrtej letnej sezóny IATA po dátume podpísania tejto dohody a iba v prípade pravidelných služieb leteckej dopravy majú oprávnení leteckí dopravcovia právo prevádzkovať:
 - i. na trasách uvedených v časti A prílohy V k tejto dohode štyri (4) dodatočné týždenné frekvencie vo vzťahu k počtu týždenných frekvencií vyplývajúceho z uplatňovania písmena d) bodu i. a

- ii. na akýchkoľvek iných trasách vrátane trás uvedených v časti B prílohy V sedem (7) dodatočných týždenných frekvencií vo vzťahu k počtu týždenných frekvencií vyplývajúceho z uplatňovania písmena d) bodu ii.
- f) Od prvého dňa piatej letnej sezóny IATA po dátume podpísania tejto dohody sa uplatňujú ustanovenia prílohy I a leteckí dopravcovia strán dohody majú právo na voľné využívanie práv tretej a štvrtej slobody na určených trasách bez akéhokoľvek obmedzenia, pokiaľ ide o kapacitu, týždenné frekvencie alebo pravidelnosť služby.
3. S ohľadom na nepravidelné služby leteckej dopravy:
- a) Od dátumu podpísania tejto dohody prevádzka služieb nepravidelnej leteckej dopravy naďalej podlieha schváleniu príslušných orgánov strán dohody, ktoré priaznivo posúdia takúto žiadosť a
- b) Odo dňa uvedeného v odseku 2 písm. f) sa uplatňujú ustanovenia prílohy I a leteckí dopravcovia strán dohody majú právo na voľné využívanie práv tretej a štvrtej slobody na určených trasách bez akéhokoľvek obmedzenia, pokiaľ ide o kapacitu, počet oprávnených leteckých dopravcov alebo pravidelnosť služby.
4. Pred dátumom uvedeným v odseku 2 písm. d) tejto prílohy sa zide spoločný výbor s cieľom preskúmať implementáciu tejto dohody a posúdiť obchodný vplyv prvých dvoch etáp prechodného obdobia uvedeného v tejto prílohe. Na základe tohto posúdenia a bez toho, aby boli dotknuté jeho právomoci v súlade s článkom 22 tejto dohody, môže spoločný výbor na základe konsenzu rozhodnúť:
- a) o oddialení implementácie odseku 2 písm. d) a f) na niektorých trasách, o vzájomne odsúhlasené časové obdobie, ktoré nesmie prekročiť dva roky v prípade, ak sa na základe uvedeného posúdenia určí buď obmedzenie uvalených na pravidelné služby leteckej dopravy prostredníctvom pravidelných služieb leteckej dopravy alebo existencia výraznej nerovnováhy objemu dopravy prepravovaného leteckými dopravcami strán dohody, ktorá by mohla ohroziť zachovanie služieb leteckej dopravy alebo
- b) o zvýšení počtu dodatočných frekvencií uvedených v odseku 2 písm. d) bode i. a odseku 2 písm. e) bode i.
- Ak spoločný výbor nedosiahne dohodu, strany dohody môžu prijať vhodné ochranné opatrenia na základe článku 24 tejto dohody.
5. Implementácia a uplatňovanie zo strany Izraela regulačných požiadaviek a noriem týkajúcich sa leteckej dopravy, ktoré sú zahrnuté v právnych predpisoch Európskej únie a ktoré sú uvedené v prílohe IV, sa overuje na základe rozhodnutia spoločného výboru vychádzajúceho z hodnotenia Európskej únie. Takéto hodnotenie sa uskutoční najskôr: (i) v deň, keď Izrael oznámi spoločnému výboru ukončenie svojho harmonizačného procesu na základe prílohy IV tejto dohody alebo (ii) tri roky po nadobudnutí platnosti tejto dohody.
6. Bez ohľadu na ustanovenia prílohy I a bez toho, aby bol dotknutý článok 26 ods. 1 tejto dohody a odsek 1 tejto prílohy, do okamihu prijatia rozhodnutia podľa odseku 5 tejto prílohy leteckí dopravcovia nemajú právo vykonávať práva piatej slobody pri prevádzke dohodnutých služieb na určených trasách, a to ani medzi miestami na území Európskej únie.
-

*PRÍLOHA III***ZOZNAM INÝCH ŠTÁTOV PODĽA ČLÁNKOV 3, 4 A 8 DOHODY A PRÍLOHY I**

1. Islandská republika (podľa Dohody o Európskom hospodárskom priestore)
 2. Lichtenštajnské kniežatstvo (podľa Dohody o Európskom hospodárskom priestore)
 3. Nórske kráľovstvo (podľa Dohody o Európskom hospodárskom priestore)
 4. Švajčiarska konfederácia (podľa Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave)
-

PRÍLOHA IV

PRAVIDLÁ TÝKAJÚCE SA CIVILNÉHO LETECTVA

Rovnocenné regulačné požiadavky a normy vyplývajúce z právnych predpisov Európskej únie uvedených v tejto dohode sa poskytujú na základe nasledujúcich aktov. Pre prípad potreby sú osobitné úpravy každého jednotlivého aktu uvedené nižšie. Rovnocenné regulačné požiadavky a normy sú uplatniteľné v súlade s prílohou VI, pokiaľ sa neustanovuje inak v tejto prílohe alebo v prílohe II o prechodných ustanoveniach.

A. BEZPEČNOSŤ LETECTVA

A.1 Zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy

Izrael čo najskôr prijme opatrenia zodpovedajúce opatreniam, ktoré prijali členské štáty EÚ na základe zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy z bezpečnostných dôvodov.

Tieto opatrenia sa prijímajú v súlade s príslušnými predpismi týkajúcimi sa zriadenia a uverejnenia zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy a požiadaviek na informovanie cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti leteckého dopravcu prevádzkujúceho lety, ktoré títo cestujúci využívajú, a ustanovenými v týchto právnych predpisoch EÚ:

č. 2111/2005

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES

Príslušné ustanovenia: články 1 až 13, príloha

č. 473/2006

Nariadenie Komisie (ES) č. 473/2006 z 22. marca 2006, ktorým sa stanovujú implementačné pravidlá pre zoznam leteckých dopravcov Spoločenstva, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedený v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005

Príslušné ustanovenia: články 1 až 6, prílohy A až C

č. 474/2006

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

pravidelne menené a doplňované nariadeniami Komisie

Príslušné ustanovenia: články 1 až 3, prílohy A až B

V prípade, že opatrenie vzbudzuje vážne obavy Izraela, môže pozastaviť jeho uplatňovanie a bez zbytočného odkladu postúpi túto záležitosť spoločnému výboru v súlade s článkom 22 ods. 11 písm. f) tejto dohody.

A.2 Vyšetrovanie nehôd/incidentov a hlásenie udalostí

A.2.1: č. 996/2010

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

Príslušné ustanovenia: články 1 až 5, 8 až 18 ods. 2, články 20 až 21, príloha

A.2.2: č. 2003/42

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve

Príslušné ustanovenia: Články 1 až 6, 8 až 9

B. MANAŽMENT LETOVEJ PREVÁDZKY

ZÁKLADNÉ NARIADENIA

Oddiel A:

B.1: č. 549/2004

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

Príslušné ustanovenia: článok 1 ods. 1 až 3, článok 2, článok 4 ods. až 4, články 9 a 10, článok 11 ods.1 a 2, článok 11 ods. 3 písm. b) a d), článok 11 ods. 4 až 6, článok 13

B.2: č. 550/2004

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

Príslušné ustanovenia: článok 2 ods. 1 až 2, článok 2 ods. 4 až 6, článok 4, článok 7 ods. 1 až 2, článok 7 ods. 4 až 5, článok 7 ods. 7, článok 8 ods. 1, článok 8 ods. 3 až 4, článok 9, články 10 a 11, článok 12 ods. 1 až 4, článok 18 ods. 1 až 2, príloha II

B.3: č. 551/2004

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

Príslušné ustanovenia: články 1, 3a, 4, článok 6 ods. 1 až 5, článok 6 ods. 7, článok 7 ods. 1 a 3, článok 8

B.4: č. 552/2004

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

Príslušné ustanovenia: články 1 až 3, článok 4 ods. 2, článok 5 až 6a, článok 7 ods. 1, článok 8, prílohy I až V

Nariadenia č. 549/2004 až 552/2004 zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy

B.5: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES

zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/23/ES

Príslušné ustanovenia: článok 3, článok 8b ods. 1 až 3, článok 8b ods. 5 až 6, článok 8c ods. 1 až 10, príloha Vb

Oddiel B:

B.2: č. 550/2004

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

Príslušné ustanovenia: článok 2 ods. 3, článok 7 ods. 6 a 8, článok 8 ods. 2 a 5, článok 9a ods. 1 až 5, článok 13

B.3: č. 551/2004

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

Príslušné ustanovenia: Článok 3, článok 6 ods. 6

Nariadenia č. 549/2004 až 552/2004 zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy

B.5: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES

zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/23/ES

Príslušné ustanovenia: článok 8b ods. 4, článok 8c ods. 10, príloha Vb ods. 4

VYKONÁVACIE PREDPISY

Nasledujúce akty budú uplatniteľné a relevantné, pokiaľ sa v prílohe VI nestanovuje inak, v súvislosti s rovnocennými regulačnými požiadavkami a normami týkajúcimi sa tzv. základných nariadení:

rámcové [nariadenie (ES) č. 549/2004]

- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 691/2010 z 29. júla 2010, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií a mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 2096/2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb

[nariadenie (ES) č. 550/2004] o poskytovaní služieb

- Nariadenie Komisie (ES) č. 482/2008 z 30. mája 2008, ktorým sa ustanovuje systém zaistenia bezpečnosti softvéru, ktorý majú implementovať poskytovatelia leteckých navigačných služieb, a ktorým sa mení a dopĺňa príloha II k nariadeniu (ES) č. 2096/2005

[nariadenie (ES) č. 551/2004] o vzdušnom priestore

- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 255/2010 z 25. marca 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá manažmentu toku letovej prevádzky
- Nariadenie Komisie (ES) č. 730/2006 z 11. mája 2006 o klasifikácii vzdušného priestoru a prístupe letov podľa pravidiel letu za viditeľnosti nad letovú hladinu 195
- Nariadenie Komisie (ES) č. 2150/2005 z 23. decembra 2005, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá pružného využívania vzdušného priestoru

[nariadenie (ES) č. 552/2004] o interoperabilite

- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 zo 7. júla 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 691/2010
- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 929/2010 z 18. októbra 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1033/2006, pokiaľ ide o ustanovenia ICAO uvedené v článku 3 ods. 1.
- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 73/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa stanovujú požiadavky kvality leteckých údajov a leteckých informácií pre jednotné európske alebo
- Nariadenie Komisie (ES) č. 262/2009 z 30. marca 2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na koordinované pridelenie a využívanie výzvočných kódov pre mód S v jednotnom európskom vzdušnom priestore
- Nariadenie Komisie (ES) č. 633/2007 zo 7. júna 2007, ktorým sa ustanovujú požiadavky na uplatňovanie protokolu prenosu letových správ na účely oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky
- Nariadenie Komisie (ES) č. 1033/2006 zo 4. júla 2006, ktorým sa ustanovujú požiadavky na postupy pre letové plány v predletovej fáze pre jednotný európsky vzdušný priestor
- Nariadenie Komisie (ES) č. 1032/2006 zo 6. júla 2006, ktorým sa ustanovujú požiadavky na automatické systémy na výmenu letových údajov na účely oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky

Požiadavky ATM/ANS vychádzajúce z nariadenia 216/2008 zmeneného a doplneného nariadením 1108/2009

- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 805/2011 z 10. augusta 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá udeľovania preukazov spôsobilosti a niektorých osvedčení riadiacich letovej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008
- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1034/2011 zo 17. októbra 2011 o dohľade nad bezpečnosťou v manažmente letovej prevádzky a letových navigačných službách, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 691/2010
- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1035/2011 zo 17. októbra 2011, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 482/2008 a nariadenie (EÚ) č. 691/2010

C. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

C.1: č. 2002/30

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES z 26. marca 2002 o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva Zmenené a doplnené alebo upravené Aktom o prístupení z roku 2003 a Aktom o prístupení z roku 2005

Príslušné ustanovenia: články 3 až 5, článok 7, články 9, 10, článok 11 ods. 2, článok 12, príloha II ods. 1 až 3

C.2: č. 2006/93

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/93/ES z 12. decembra 2006 o regulácii prevádzky lietadiel podľa časti II kapitoly 3 zväzku I prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, druhé vydanie (1988)

Príslušné ustanovenia: Články 1 až 3, článok 5

D. ZODPOVEDNOSŤ LETECKÉHO DOPRAVCU

D.1: č. 2027/97

Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd

zmenené a doplnené:

— nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) č. 2027/97

Príslušné ustanovenia: článok 2 ods. 1 písm. a), článok 2 ods. 1 písm., c) až g), články 3 až 6

E. PRÁVA SPOTREBITEĽOV A OCHRANA OSOBNÝCH ÚDAJOV

E.1: č. 90/314

Smernica Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb

Príslušné ustanovenia: články 1 až 4 ods. 2, článok 4 ods. 4 až článok 4 ods. 7, články 5 až 6.

E.2: č. 95/46

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/EHS z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov

Príslušné ustanovenia: články 1 až 34

E.3: č. 261/2004

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91

Príslušné ustanovenia: články 1 až 16

E.4: č. 1107/2006

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave

Príslušné ustanovenia: článok 1 ods. 1, články 2 až 16, prílohy I až II

F. SOCIÁLNE ASPEKTY

F.1: č. 2000/79

Smernica Rady 2000/79/ES z 27. novembra 2000, ktorá sa týka Európskej dohody o organizácii pracovného času mobilných pracovníkov civilného letectva, ktorú uzavrela Asociácia európskych leteckých spoločností (AEA), Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF), Európska asociácia civilných letcov (ECA), Európska asociácia regionálnych leteckých spoločností (ERA) a Asociácia nezávislých leteckých dopravcov (IACA)

Príslušné ustanovenia: Odsek 1 bod 1 a odseky 2 a 9 prílohy

PRÍLOHA V

Časť A: Dohodnuté základné frekvencie na niektorých trasách, ktorých počet je 14 alebo viac

Typ služby	Trasy		Základná kapacita (týždenné frekvencie)
Osobná doprava	Viedeň	Tel-Aviv (TLV)	Prvý letecký dopravca: 14 Druhý letecký dopravca a ďalší dopravcovia: 3
Osobná doprava	Paríž (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Prvý letecký dopravca: bez obmedzenia Druhý letecký dopravca a ďalší dopravcovia: 7
Osobná doprava	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Osobná doprava	Atény	Tel-Aviv (TLV)	14
Osobná doprava	Rím	Tel-Aviv (TLV)	25
Osobná doprava	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Osobná doprava/všetka nákladná doprava	Londýn (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Prví dvaja leteckí dopravcovia: bez obmedzenia

Časť B: Dohodnuté základné frekvencie na niektorých trasách, ktorých počet je od 7 do 14

Typ služby	Trasy		Základná kapacita (týždenné frekvencie)
Osobná doprava	Miláno	Tel-Aviv (TLV)	13
Osobná doprava	Berlín	Tel-Aviv (TLV)	11
Osobná doprava	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Osobná doprava	Mníchov	Tel-Aviv (TLV)	10

REGULAČNÉ POŽIADAVKY A NORMY, KTORÉ MUSIA BYŤ SPLNENÉ PRI UPLATŇOVANÍ PRÁVNÝCH PREDPISOV EÚ UVEDENÝCH V PRÍLOHE IV K EURO-STREDOZEMSKÉJ DOHODE O LETECKEJ DOPRAVE MEDZI EURÓPSKOU ÚNIOU A IZRAELOM

Vyhlásenie o odmietnutí zodpovednosti: Žiadnymi ustanoveniami v tejto prílohe nie je dotknuté uplatňovanie právnych predpisov EÚ v rámci EÚ

ČASŤ A.2: Vyšetrovanie nehôd/incidentov a nahlasovanie

A.2.1: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok#/ Norma#)	Norma
1	A2.1.1.1	Účelom nariadenia č. 996/2010 je zlepšiť bezpečnosť letectva zaistením vyššej efektívnosti, rýchlosti a kvality bezpečnostných vyšetrovaní v európskom civilnom letectve, ktorého jediným cieľom je prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť. Ustanovujú sa ním tiež pravidlá týkajúce sa včasného sprístupňovania informácií, ktoré sa týkajú všetkých osôb a nebezpečného tovaru na palube lietadla, ktoré malo nehodu. Cieľom je tiež zlepšiť pomoc obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným.
2	A2.1.2.1	Vymedzenie pojmov v článku 2 nariadenia č. 996/2010 sa podľa uplatniteľnosti a vhodnosti vzťahuje na normy a požiadavky týkajúce sa vyšetrovania a prevencie nehôd a incidentov v civilnom letectve
3	A2.1.3.1	Normy a regulačné požiadavky uvedené v tejto prílohe sa vzťahujú na bezpečnostné vyšetrovanie nehôd a vážnych incidentov, ktoré vykonávajú strany dohody, podľa medzinárodných noriem a odporúčaných postupov.
4 ods. 1	A2.1.4.1	Strany dohody zabezpečia, aby bezpečnostné vyšetrovania viedol alebo nad nimi dohliadal stály vnútroštátny orgán bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva (ďalej len „orgán bezpečnostného vyšetrovania“), a to bez externého zásahu, ktorý je schopný nezávisle viesť úplné bezpečnostné vyšetrovanie samostatne alebo prostredníctvom dohôd s inými orgánmi bezpečnostného vyšetrovania.
4 ods. 2	A2.1.4.2	Orgán bezpečnostného vyšetrovania je funkčne nezávislý najmä od leteckých orgánov zodpovedných za letovú spôsobilosť, certifikáciu, letovú prevádzku, údržbu, udeľovanie licencií, riadenie letovej prevádzky alebo prevádzky letiska a všeobecne od každej strany alebo subjektu, ktorej záujmy alebo ciele by mohli byť v rozpore s úlohou zverenou orgánu bezpečnostného vyšetrovania alebo by mohli ovplyvniť jeho objektivitu.
4 ods. 3	A2.1.4.3	Orgán bezpečnostného vyšetrovania pri výkone bezpečnostného vyšetrovania od nikoho nežiada ani neprijíma pokyny a má nad výkonom bezpečnostného vyšetrovania neobmedzenú právomoc.
4 ods. 4	A2.1.4.4	Činnosti zverené orgánu bezpečnostného vyšetrovania sa môžu rozšíriť na zber a analýzu informácií týkajúcich sa leteckej bezpečnosti, najmä na účely prevencie vzniku nehôd, ak tieto činnosti nemajú vplyv na jeho nezávislosť, ani z nich nevyplýva zodpovednosť za regulačné, správne alebo normalizačné záležitosti.
4 ods. 5	A2.1.4.5	S cieľom informovať verejnosť o všeobecnej úrovni bezpečnosti letectva sa každý rok zverejní na vnútroštátnej úrovni prehľad o bezpečnosti. V analýze sa nesmú prezradiť zdroje dôverných informácií.
4 ods. 6	A2.1.4.6	Orgánu bezpečnostného vyšetrovania príslušná strana dohody poskytne prostriedky potrebné na nezávislý výkon jeho povinností a na tento účel musí byť tento orgán schopný získať dostatočné zdroje.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok#/ Norma#)	Norma
5 ods. 1 až 3	A2.1.5.1	Strana dohody musí vyšetriť každú nehodu alebo vážny incident, v prípade ktorých sa v prílohe 13 k dohode stanovuje povinnosť ich vyšetrovania.
5 ods. 4	A2.1.5.4	Orgány bezpečnostného vyšetovania sa môžu rozhodnúť vyšetriť iné incidenty, ako sú incidenty uvedené v prílohe 13 k dohode, v prípade, že by sa z tohto vyšetovania mali dať vyvodit' poznatky pre bezpečnosť.
5 ods. 5	A2.1.5.5	Bezpečnostné vyšetovania v žiadnom prípade nie sú spojené s otázkami podielu viny a zodpovednosti. Tieto vyšetovania sa vedú nezávisle od súdnych alebo správnych konaní vedených v súvislosti s určením viny alebo zodpovednosti, oddelene od nich a bez toho, aby boli nimi dotknuté.
8	A2.1.8.1	Ak je splnená podmienka, že nedochádza ku konfliktu záujmov, vyzve orgán bezpečnostného vyšetovania vnútroštátny orgán civilného letectva, aby v rámci svojich právomocí vymenoval zástupcov, ktorí sa zúčastnia ako poradcovia povereného vyšetovateľa na každom bezpečnostnom vyšetovaní, za ktoré nesie zodpovednosť orgán bezpečnostného vyšetovania, pod dohľadom povereného vyšetovateľa a podľa jeho uváženia. Vnútroštátne orgány civilného letectva pomáhajú pri vyšetovaní, na ktorom sa zúčastňujú, poskytovaním požadovaných informácií. Okrem toho v prípade potreby poskytujú poverenému orgánu bezpečnostného vyšetovania poradcov a vybavenie.
9 ods. 1	A2.1.9.1	Každá zúčastnená osoba, ktorá má vedomosť o nehode alebo vážnom incidente, bezodkladne informuje príslušný orgán bezpečnostného vyšetovania štátu, na území ktorého sa stala nehoda alebo vážny incident.
9 ods. 2	A2.1.9.2	Orgán bezpečnostného vyšetovania v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi bezodkladne oznámi Medzinárodnej organizácii civilného letectva (ICAO) a dotknutým tretím krajinám všetky nehody a vážne incidenty, ktoré mu boli oznámené. Ak je do nehody alebo vážneho incidentu zapojené lietadlo zaregistrované, prevádzkované, vyrobené alebo osvedčené v EÚ, oznámenie sa poskytne aj Európskej komisii a EASA.
10 ods. 1	A2.1.10.1	Strana dohody, ktorá je štátom zápisu do registra, štátom prevádzkovateľa, štátom projektu a štátom výroby, po doručení oznámenia o nehode alebo vážnom incidente od tretej krajiny čo najskôr informuje tretiu krajinu, na ktorej území k nehode alebo vážnemu incidentu došlo, či zamýšľa vymenovať akreditovaného zástupcu v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi. Ak takéhoto akreditovaného zástupcu vymenuje, oznámi aj jeho meno a kontaktné údaje, ako aj očakávaný dátum príchodu, ak akreditovaný zástupca zamýšľa cestovať do krajiny, ktorá poslala oznámenie.
10 ods. 2	A2.1.10.2	Akreditovaných zástupcov za štát projektu vymenúva orgán bezpečnostného vyšetovania strany dohody, na ktorej území sa nachádza hlavné miesto podnikania držiteľa typového osvedčenia lietadla alebo pohonnej jednotky.
11 ods. 1	A2.1.11.1	Poverený vyšetovateľ má po svojom vymenovaní orgánom bezpečnostného vyšetovania a bez ohľadu na akékoľvek justičné vyšetovanie právomoc prijať opatrenia potrebné na dodržanie požiadaviek bezpečnostného vyšetovania.
11 ods. 2	A2.1.11.2	Bez ohľadu na akékoľvek povinnosti zachovania dôvernosti podľa príslušných právnych predpisov strany dohody je poverený vyšetovateľ oprávnený najmä: a) na okamžitý neobmedzený a nerušený prístup na miesto nehody alebo incidentu, ako aj k lietadlu, jeho obsahu alebo jeho troskám; b) zabezpečiť okamžité vypracovanie zoznamu dôkazov a organizované odstránenie trosiek alebo komponentov na účely skúmania alebo analýzy; c) na bezodkladný prístup k letovým zapisovačom, ich obsahu a všetkým iným relevantným záznamom a na kontrolu nad nimi; d) požadovať v súlade s platnými právnymi predpismi strany dohody úplnú pitvu tiel smrteľne zranených osôb a prispievať k nej a mať bezodkladný prístup k výsledkom takéhoto preskúmania alebo k výsledkom testov vykonaných s odobratými vzorkami;

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok/ Norma#)	Norma
		<p>e) požadovať v súlade s platnými právnymi predpismi strany dohody lekárske vyšetrenie osôb zapojených do prevádzky lietadla alebo požadovať vykonanie testov na vzorkách odobratých z týchto osôb a na bezodkladný prístup k výsledkom takéhoto vyšetrenia alebo testov;</p> <p>f) predvolať a vyšetriť svedkov a vyžadovať od nich poskytnutie alebo predloženie informácií alebo dôkazov týkajúcich sa bezpečnostného vyšetrenia;</p> <p>g) na voľný prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktorých držiteľom je vlastník, držiteľ typového osvedčenia, organizácia zodpovedná za údržbu, organizácia odbornej prípravy, prevádzkovateľ alebo výrobca lietadla, orgány zodpovedné za civilné letectvo a poskytovatelia leteckých navigačných služieb alebo prevádzkovatelia letiska.</p>
11 ods. 3	A2.1.11.3	<p>Poverený vyšetrovateľ rozšíri oprávnenia uvedené v norme A2.1.11.2 na svojich vyšetrovateľov, a ak to nie je v rozpore s príslušnými právnymi predpismi strany dohody, aj na svojich poradcov a na akreditovaných zástupcov, ich poradcov, a to v rozsahu, ktorý je potrebný, aby sa mohli efektívne zúčastňovať na bezpečnostnom vyšetrení. Týmto oprávneniami nie sú dotknuté práva vyšetrovateľov a odborníkov určených orgánom zodpovedným za justičné vyšetrenie.</p>
11 ods. 4	A2.1.11.4	<p>Akákoľvek osoba zúčastňujúca sa na bezpečnostnom vyšetrení si plní svoje povinnosti nezávisle a od nikoho okrem povereného vyšetrovateľa nežiada ani neprijíma pokyny.</p>
12 ods. 1 až 2	A2.1.12.1	<p>Ak sa začne aj justičné vyšetrenie, malo by sa to oznámiť poverenému vyšetrovateľovi. Poverený vyšetrovateľ by mal v takom prípade zabezpečiť výsledkovosť a zachovať ochranu letových zapisovačov a všetkých hmotných dôkazov. Justičný orgán môže vymenovať jedného zo svojich pracovníkov, aby sprevádzal letové zapisovače alebo hmotné dôkazy na miesto výkonu odpočtu alebo spracovania. Ak v priebehu preskúmania alebo analýzy môže dôjsť k úprave, zmene alebo zničeniu týchto hmotných dôkazov, vyžaduje sa predchádzajúci súhlas justičných orgánov bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne právne predpisy. Ak sa takýto súhlas nezíska v primeranom čase, nemalo by to brániť tomu, aby poverený vyšetrovateľ vykonal preskúmanie alebo analýzu. Ak je justičný orgán oprávnený zabaviť dokazový materiál, poverený vyšetrovateľ by mal mať okamžitý a neobmedzený prístup k takémuto dokazovému materiálu a jeho použitiu.</p> <p>Ak sa v priebehu bezpečnostného vyšetrenia zistí alebo existuje podozrenie, že pri nehode alebo vážnom incidente došlo k činu protiprávneho zasahovania, ako sa ustanovuje vo vnútroštátnych právnych predpisoch, napríklad v zákone o vyšetrení nehôd, poverený vyšetrovateľ o tom okamžite informuje príslušné orgány. S výhradou normy A2.1.14.1 sa príslušné informácie zhromaždené počas bezpečnostného vyšetrenia poskytnú týmto orgánom bezodkladne a môže sa im na ich žiadosť poskytnúť aj príslušný materiál. Touto výmenou informácií o uvedenom materiáli nie je dotknuté právo orgánu bezpečnostného vyšetrenia pokračovať v bezpečnostnom vyšetrení v spolupráci s orgánmi, na ktoré mohla byť prenesená kontrola miesta nehody.</p>
12 ods. 3	A2.1.12.2	<p>Strany dohody zabezpečia, aby orgány bezpečnostného vyšetrenia spolupracovali prostredníctvom vopred uzavretých dohôd s ďalšími orgánmi, ako napríklad justičnými orgánmi, orgánmi civilného letectva, ako aj pátracími a záchrannými orgánmi, ktoré sa pravdepodobne zúčastnia na činnostiach súvisiacich s bezpečnostným vyšetrením.</p> <p>Tieto vopred uzavreté dohody rešpektujú nezávislosť orgánu bezpečnostného vyšetrenia a umožňujú, aby sa technické vyšetrenie viedlo hlbkovo a efektívne. Tieto dohody by sa mali predovšetkým vzťahovať na: prístup k miestu nehody, uchovávanie dôkazov a prístup k nim, úvodné a priebežné hlásenia o stave každého postupu, výmenu informácií, primerané využívanie bezpečnostných informácií, riešenie konfliktov.</p>
13 ods. 1	A2.1.13.1	<p>Strana dohody, na ktorej území došlo k nehode alebo vážnemu incidentu, je zodpovedná za zaistenie bezpečného zaobchádzania so všetkým dôkazmi, prijatie všetkých primeraných opatrení na ochranu týchto dôkazov a zachovanie bezpečnej ochrany lietadla, jeho obsahu a trosiek počas takého obdobia, aké je potrebné na účely bezpečnostného vyšetrenia. Ochrana dôkazov zahŕňa uchovávanie všetkých dôkazov, ktoré by sa mohli odstrániť, vymazať, stratiť alebo zničiť, prostredníctvom fotografických alebo iných prostriedkov. Bezpečná ochrana zahŕňa ochranu pred ďalším poškodením, prístupom neoprávnených osôb, vykrádaním a zhoršením stavu.</p>

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok#/ Norma#)	Norma
13 ods. 2	A2.1.13.2	Až do príchodu bezpečnostných vyšetrovateľov nesmie žiadna osoba robiť úpravy na mieste nehody, odoberať z neho vzorky, premiestňovať lietadlo, jeho obsah ani trosky ani z nich odoberať vzorky, nesmie s nimi hýbať ani ich odstrániť s výnimkou prípadov, keď sa tieto činnosti vyžadujú z bezpečnostných dôvodov alebo na účely poskytnutia pomoci zraneným osobám alebo na základe výslovného povolenia od orgánov zodpovedných za miesto nehody a v rámci možnosti po porade s orgánom bezpečnostného vyšetrovania.
13 ods. 3	A2.1.13.3	Všetky zúčastnené osoby prijímú všetky nevyhnutné opatrenia na uchovanie dokumentov, materiálov a záznamov súvisiacich s udalosťou, a najmä s cieľom zabrániť vymazaniu záznamov konverzácií a výstrah po lete.
14	A2.1.14.1	Citlivé bezpečnostné informácie sa nesmú sprístupniť alebo používať na iné účely, ako na účely bezpečnostného vyšetrovania. Orgán zodpovedný za výkon spravodlivosti alebo orgán príslušný rozhodnúť o zverejnení záznamov podľa vnútroštátnych právnych predpisov môže rozhodnúť, že prínos zverejnenia citlivých bezpečnostných informácií na akékoľvek iné právne povolené účely prevažuje nad nepriaznivým vnútroštátnym a medzinárodným dosahom, ktorý tento krok môže mať na aktuálne alebo ktorékoľvek budúce bezpečnostné vyšetrovanie.
15 ods. 1	A2.1.15.1	Zamestnanci orgánu bezpečnostného vyšetrovania povereného bezpečnostným vyšetrovaním alebo akákoľvek iná osoba vyzvaná zúčastniť sa bezpečnostného vyšetrovania alebo podieľať sa na ňom sú viazaní uplatniteľnými predpismi alebo postupmi týkajúcimi sa služobného tajomstva, a to aj pokiaľ ide o anonymitu účastníkov nehody alebo incidentu, v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi.
15 ods. 2	A2.1.15.2	Orgán bezpečnostného vyšetrovania poverený bezpečnostným vyšetrovaním poskytuje osobám zodpovedným za výrobu alebo údržbu lietadiel alebo vybavenia lietadiel, ako aj osobám alebo právnym subjektom zodpovedným za prevádzku lietadiel alebo odbornú prípravu personálu informácie, ktoré považuje za dôležité pre prevenciu vzniku nehody alebo vážneho incidentu.
15 ods. 3	A2.1.15.3	Orgán bezpečnostného vyšetrovania poverený bezpečnostným vyšetrovaním poskytuje vnútroštátnemu orgánu civilného letectva príslušné faktické informácie, ktoré sa získali počas bezpečnostného vyšetrovania s výnimkou citlivých bezpečnostných informácií alebo informácií vedúcich ku konfliktu záujmov. Informácie, ktoré získajú vnútroštátne orgány civilného letectva, sú chránené v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi strany dohody.
15 ods. 4	A2.1.15.4	Orgán bezpečnostného vyšetrovania poverený bezpečnostným vyšetrovaním je oprávnený informovať obeť a ich príbuzných alebo ich združenia alebo zverejniť akékoľvek informácie o faktických zisteniach, postupe bezpečnostného vyšetrovania, prípadne predbežné správy alebo závery a/alebo bezpečnostné odporúčania za predpokladu, že sa takýmito informáciami neohrozia ciele bezpečnostného vyšetrovania a že je to plne v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi o ochrane osobných údajov.
15 ods. 5	A2.1.15.5	Pred zverejnením informácií uvedených v norme A2.1.15.4 pošle orgán bezpečnostného vyšetrovania poverený bezpečnostným vyšetrovaním tieto informácie obetiam a ich príbuzným alebo ich združeniam spôsobom, ktorým sa neohrozia ciele bezpečnostného vyšetrovania.
16 ods. 1	A2.1.16.1	Na záver každého bezpečnostného vyšetrovania sa vypracuje správa vo forme primeranej druhu a závažnosti nehody alebo vážneho incidentu. V správe sa uvedie, že jediným cieľom bezpečnostného vyšetrovania je prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť. Správa obsahuje, ak je to vhodné, bezpečnostné odporúčania.
16 ods. 2	A2.1.16.2	V správe sa zachováva anonymita všetkých jednotlivcov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo vážneho incidentu.
16 ods. 3	A2.1.16.3	Ak sa počas bezpečnostných vyšetrovaní vypracujú správy ešte pred ich uzavretím, orgán bezpečnostného vyšetrovania môže pred ich uverejnením požiadať o pripomienky dotknuté orgány a dotknutého držiteľa typového osvedčenia, výrobcu a prevádzkovateľa. Tieto subjekty sú v súvislosti s obsahom konzultácií viazaní platnými pravidlami, ktoré sa vzťahujú na služobné tajomstvo.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok/ Norma#)	Norma
16 ods. 4	A2.1.16.4	Pred uverejnením záverečnej správy orgán bezpečnostného vyšetrovania požiada o pripomienky dotknuté orgány a dotknutého držiteľa typového osvedčenia, výrobcu a prevádzkovateľa, ktorí sú v súvislosti s obsahom konzultácií viazaní platnými pravidlami, ktoré sa vzťahujú na služobné tajomstvo. Keď orgán bezpečnostného vyšetrovania žiada o pripomienky, postupuje podľa medzinárodných noriem a odporúčaných postupov.
16 ods. 5	A2.1.16.5	Citlivé informácie sa zaradia do správy iba vtedy, ak sú relevantné z hľadiska analýzy nehody alebo vážneho incidentu. Informácie alebo časti informácií, ktoré pre analýzu nemajú žiadny význam, sa neuverejňujú.
16 ods. 6	A2.1.16.6	Orgán bezpečnostného vyšetrovania uverejní záverečnú správu v čo najkratšom čase, a ak je to možné, do 12 mesiacov odo dňa nehody alebo vážneho incidentu.
16 ods. 7	A2.1.16.7	Ak nie je možné záverečnú správu uverejniť do 12 mesiacov, orgán bezpečnostného vyšetrovania uverejní predbežné vyhlásenie prinajmenšom pri príležitosti každého výročia nehody alebo vážneho incidentu a podrobne v ňom opíše postup vyšetrovania a všetky bezpečnostné otázky, ktoré sa vyskytli.
16 ods. 8	A2.1.16.7	Orgán bezpečnostného vyšetrovania čo najskôr zašle kópiu záverečnej správy a bezpečnostné odporúčania: a) orgánom bezpečnostného vyšetrovania a orgánom civilného letectva dotknutých štátov a ICAO v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi; b) adresátom bezpečnostných odporúčaní uvedených v správe.
17 ods. 1	A2.1.17.1	Orgán bezpečnostného vyšetrovania v akomkoľvek štádiu bezpečnostného vyšetrovania prostredníctvom datovaného sprievodného listu, po riadnej konzultácii s príslušnými stranami, odporučí dotknutým orgánom vrátane orgánov v tretích krajinách preventívne opatrenie, ktorého rýchle prijatie považuje za potrebné na posilnenie leteckej bezpečnosti.
17 ods. 2	A2.1.17.2	Orgán bezpečnostného vyšetrovania môže takisto vydávať bezpečnostné odporúčania na základe štúdií alebo analýzy série vyšetrení alebo na základe iných realizovaných činností.
17 ods. 3	A2.1.17.3	Bezpečnostným odporúčaním sa v žiadnom prípade nezakladá domnienka viny ani zodpovednosti za nehodu, vážny incident či incident.
18 ods. 1	A2.1.18.1	Adresát bezpečnostného odporúčania potvrdí jeho doručenie a do 90 dní od doručenia sprievodného listu informuje orgán bezpečnostného vyšetrovania, ktorý uvedený list vydal, o krokoch, ktoré prijal alebo ktoré zvažuje podniknúť, a prípadne o čase potrebnom na ich uskutočnenie a uvedie dôvody, ak neuskutoční žiadne kroky.
18 ods. 2	A2.1.18.2	Orgán bezpečnostného vyšetrovania do 60 dní od doručenia odpovede informuje adresáta o tom, či považuje odpoveď za primeranú, a uvedie dôvody, ak nesúhlasí s rozhodnutím neuskutočniť žiadne kroky.
20	A2.1.20.1	1. Letecké spoločnosti EÚ a izraelské letecké spoločnosti zavedú postupy umožňujúce zostaviť: a) čo najskôr validovaný zoznam všetkých osôb na palube lietadla založený na najlepších dostupných informáciách a b) okamžite po oznámení nehody lietadla zoznam nebezpečného tovaru na palube tohto lietadla.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok#/ Norma#)	Norma
		<p>2. V záujme toho, aby rodinní príslušníci cestujúcich mohli rýchlo získať informácie o prítomnosti svojich príbuzných na palube lietadla, ktoré malo nehodu, letecké spoločnosti umožnia cestujúcim, aby uviedli meno a kontaktné údaje osoby, ktorú treba kontaktovať v prípade nehody. Letecká spoločnosť môže použiť tieto informácie len v prípade nehody a tieto informácie sa nesmú poskytnúť tretím stranám alebo použiť na obchodné účely.</p> <p>3. Meno osoby prítomnej na palube sa nezverejní, kým príslušné orgány neinformujú jej príbuzných. Zoznam uvedený v odseku 1 písm. a) je dôverným údajom v súlade s príslušnými právnymi predpismi strany dohody a meno každej osoby nachádzajúcej sa na zozname sa v súlade s nimi zverejní len vtedy, ak príbuzní týchto osôb nachádzajúcich sa na palube voči tomu nevyjadria námietky.</p>
21	A2.1.21.1	<p>1. Každá strana dohody vypracuje na vnútroštátnej úrovni núdzový plán pre prípad leteckej nehody, aby sa tým zaručila komplexnejšia a zosúladená reakcia na nehody. Tento núdzový plán zahŕňa aj pomoc obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným.</p> <p>2. Každá strana dohody zabezpečí, aby všetky letecké spoločnosti usadené na ich území mali k dispozícii plán pomoci obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným. Tieto plány by mali zohľadňovať najmä psychologickú podporu obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným a umožniť leteckej spoločnosti reagovať na nehodu veľkého rozsahu. Každá strana dohody uskutočňuje audit plánov pomoci leteckých spoločností so sídlom na ich území.</p> <p>3. Strana dohody, ktorá má z dôvodu smrteľných alebo vážnych zranení svojich občanov osobitný záujem na vyšetrení nehody, ku ktorej došlo na jej území, je oprávnená vymenovať odborníka, ktorý má právo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) navštíviť miesto nehody; b) prístupu k príslušným faktickým informáciám, ktorých zverejnenie schválil orgán bezpečnostného vyšetrenia poverený vyšetrením, ako aj k informáciám o pokroku vo vyšetrení; c) dostať kópiu záverečnej správy. <p>4. Odborník menovaný v súlade s odsekom 3 môže v zmysle príslušných platných právnych predpisov pomáhať pri identifikácii obetí a zúčastňovať sa na stretnutiach s cestujúcimi, ktorí prežili a sú štátnymi príslušníkmi jeho štátu.</p>
23	A2.1.23.1	Strany dohody ustanovia pravidlá o sankciách, ktoré sa uplatnia v prípade porušenia noriem a požiadaviek týkajúcich sa vyšetrenia a prevencie nehôd a incidentov v oblasti civilnej leteckej dopravy uvedených v tejto prílohe. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

A.2.2: Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok#/ Norma#)	Norma
1	A2.2.1.1	Cieľom tejto smernice je prispieť k zvýšeniu leteckej bezpečnosti tým, že sa zabezpečí hlásenie, zber, uchovávanie, ochrana a šírenie príslušných informácií. Jediným cieľom hlásenia udalostí je prevencia nehôd a udalostí a nie zisťovanie viny alebo zodpovednosti.
2	A2.2.2.1	Vymedzenie pojmov v článku 2 smernice 2003/42/ES sa podľa uplatniteľnosti a vhodnosti vzťahuje na normy a požiadavky týkajúce sa hlásenia udalostí v civilnom letectve uvedeného v tejto prílohe.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok#/ Norma#)	Norma
3	A2.2.3.1	Normy a požiadavky týkajúce sa hlásenia udalostí v civilnom letectve uvedeného v tejto prílohe sa uplatňujú na udalosti, ktoré ohrozujú alebo ktoré, ak by sa neprijali nápravné opatrenia, by ohrozili lietadlo, jeho cestujúcich alebo akúkoľvek inú osobu.
4 ods. 1	A2.2.4.1	Strany dohody musia vyžadovať, aby udalosti oznámila príslušným orgánom každá osoba, ktorá je účastníkom udalosti, alebo každá osoba, ktorá je držiteľom licencie podľa právnych predpisov o leteckej navigácii, ako aj člen posádky, hoci nebol účastníkom udalosti.
5 ods. 1	A2.2.5.1	Strany dohody určia jeden alebo viacero príslušných orgánov, ktoré zriadia systém zberu, vyhodnocovania, spracovávania a uchovávaní ohlásených udalostí.
5 ods. 2 až 3	A2.2.5.2	Príslušné orgány musia uchovávať zhromaždené správy vo svojich databázach. V týchto databázach sa musia uchovávať aj nehody a závažné incidenty.
6	A2.2.6.1	Izrael a členské štáty sa podieľajú na výmene informácií týkajúcich sa bezpečnosti, ak je to relevantné. Databáza, ktorú používa Izrael, by mala byť zlučiteľná so softvérom ECCAIRS.
8 ods. 1	A2.2.8.1	Strany dohody prijímú v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi potrebné opatrenia na zabezpečenie primeranej dôvernosti informáciám, ktoré dostali podľa smernice 2003/42/ES. Tieto informácie použijú výlučne na účely smernice 2003/42/ES.
8 ods. 2	A2.2.8.2	Bez ohľadu na druh alebo klasifikáciu udalosti a nehody alebo vážneho incidentu, mená a adresy jednotlivých osôb sa nesmú nikdy zaznamenať v databázach uvedených v norme A2.2.5.2.
8 ods. 3	A2.2.8.3	Bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné pravidlá trestného práva, sa strany dohody zdržia zavedenia postupov v prípadoch vopred nepremysleného alebo neúmyselného porušenia právnych predpisov, o ktorom sa dozvedeli výlučne na základe hlásenia podľa vnútroštátneho systému povinného hlásenia udalostí, s výnimkou prípadov hrubej nedbanlivosti.
9	A2.2.9.1	Každá strana dohody zriadi systém dobrovoľného hlásenia incidentov s cieľom uľahčiť zber informácií o reálnych alebo možných bezpečnostných nedostatkoch, ktoré systém povinného hlásenia incidentov nemusí zachytiť.

ČASŤ B: Manažment letovej prevádzky

B.1: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) menené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/ Norma#)	Kategória (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
1 ods. 1 až 3	B.1.1.1	A	Cieľom iniciatívy jednotného európskeho neba je posilniť súčasné bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť systému manažmentu letovej prevádzky (ATM) a leteckých navigačných služieb (ANS) pre všeobecnú letovú prevádzku v stranách dohody s cieľom splniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru. Toto jednotné európske nebo zahŕňa súvislú celoeurópsku sieť tratí, systémy riadenia siete a systémy manažmentu letovej prevádzky, ktoré sú založené len na bezpečnosti, účinnosti a technických aspektoch v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru. Na tento cieľ stanovuje nariadenie 549/2004 harmonizovaný regulačný rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/Norma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
			<p>Uplatňovaním nariadenia 549/2004 a opatrení uvedených v základných nariadeniach o jednotnom európskom nebi (SES) nie je dotknutá suverenity strán dohody nad ich vzdušným priestorom a požiadavky strán dohody, ktoré sa týkajú verejného poriadku, verejnej bezpečnostnej ochrany a záležitostí obrany, ako je stanovené v článku 13. Nariadenie 549/2004 a opatrenia uvedené v základných nariadeniach o SES sa nevzťahujú na vojenské operácie a výcvik.</p> <p>Uplatňovaním nariadenia 549/2004 a opatrení uvedených v základných nariadeniach o SES nie sú dotknuté práva a povinnosti strán dohody podľa Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“). V tomto kontexte je ďalším cieľom pomáhať stranám dohody pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagského dohovoru tým, že sa vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečí sa, aby sa tieto ustanovenia náležite zohľadnili v nariadení 549/2004 a v jeho vykonávacích predpisoch.</p>
2	B.1.2.1	A	Vymedzenie pojmov v článku 2 nariadenia 549/2004 sa vzťahuje na normy a požiadavky týkajúce sa manažmentu letovej prevádzky uvedenej v tejto prílohe. Všetky zmienky o členských štátoch sa považujú za zmienky o stranách dohody.
4 ods. 1	B.1.4.1	A	Strany dohody spoločne alebo jednotlivo buď vymenujú alebo ustanovia orgán alebo orgány ako svoj národný dozorný orgán, ktorý prevezme úlohy pridelené takémuto orgánu podľa nariadenia 549/2004 a podľa opatrení uvedených v článku 3 nariadenia 549/2004.
4 ods. 2	B.1.4.2	A	Národné dozorné orgány sú nezávislé od poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Táto nezávislosť sa dosiahne primeraným oddelením národných dozorných orgánov a týchto poskytovateľov, ktoré sa vykoná aspoň na funkčnej úrovni.
4 ods. 3	B.1.4.3	A	Národné dozorné orgány vykonávajú svoje právomoci nestranne, nezávisle a transparentne. To sa dosiahne uplatňovaním náležitých riadiacich a kontrolných mechanizmov, a to i v rámci správy strany dohody. Nesmie to však brániť národným dozorným orgánom v plnení ich úloh v rámci pravidiel pre organizáciu vnútroštátnych orgánov civilného letectva či akýchkoľvek iných verejných orgánov.
4 ods. 4	B.1.4.4	A	Strany dohody štáty zabezpečia, aby národné dozorné orgány mali potrebné zdroje a schopnosti na účinné a včasné plnenie úloh, ktoré sú im pridelené na základe nariadenia 549/2004.
9	B.1.9.1	A	Sankcie, ktoré strany dohody uložia za porušenie nariadenia 549/2004 a opatrení uvedených v základných nariadeniach SES, najmä používateľmi vzdušného priestoru a poskytovateľmi služieb, musia byť účinné, primerané a odradzujúce.
10	B.1.10.1	A	Strany dohody zriadia v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi konzultačný mechanizmus na vhodné zapojenie zúčastnených strán vrátane zastupiteľských orgánov odborného personálu do vykonávania jednotného európskeho neba.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/norma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
11 ods. 1	B.1.11.1	A	Na zlepšenie výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií sa stanoví systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií. Systém zahŕňa: a) vnútroštátne ciele vrátane cieľov výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti, ako je bezpečnosť, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť; zabezpečenie súladu s iniciatívou SES a b) pravidelné preskúmanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti let leteckých ových navigačných služieb a sieťových funkcií.
11 ods. 2	B.1.11.2	A	Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 nariadenia 549/2004 určiť Eurocontrol alebo iný nezávislý a kompetentný orgán, aby konal ako „orgán na preskúmanie výkonnosti“. Úlohou orgánu na preskúmanie výkonnosti je na požiadanie pomáhať národným dozorným orgánom pri vykonávaní systému výkonnosti. Komisia zabezpečí, aby orgán na preskúmanie výkonnosti konal pri vykonávaní úloh, ktoré mu Komisia zverila, nezávisle.
11 ods. 3 písm. b)	B.1.11.3	A	Národné plány uvedené v norme B.1.11.1 vypracujú národné dozorné orgány a prijme ich strana dohody. Súčasťou týchto plánov sú záväzné národné ciele a vhodný systém stimulov, tak ako ho prijme strana dohody. Plány sa vypracujú na základe konzultácií s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk.
11 ods. 3 písm. d)	B.1.11.4	A	Referenčné obdobie pre systém výkonnosti trvá minimálne tri a maximálne päť rokov. V prípade, že sa tieto národné ciele nepodarí splniť, strany dohody a/alebo národné dozorné orgány uplatnia nápravné opatrenia, ktoré určili.
11 ods. 4	B.1.11.5	A	Na systém výkonnosti uvedený sa uplatňujú tieto postupy: a) zber, validácia, preskúmanie, hodnotenie a rozširovanie príslušných údajov týkajúcich sa výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovateľov letísk, národných dozorných orgánov, strán dohody a Eurocontrolu; b) výber príslušných kľúčových oblastí výkonnosti na základe dokumentu ICAO č. 9854 Prevádzková koncepcia celosvetového manažmentu letovej prevádzky (Global Air Traffic Management Operational Concept), ktoré sú v súlade s kľúčovými oblasťami stanovenými vo výkonnostnom rámci základného plánu ATM vrátane oblastí bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti, ktoré sa v prípade potreby upravujú tak, aby zohľadňovali osobitné potreby jednotného európskeho neba a príslušné ciele pre tieto oblasti, ako aj vymedzenie ohraničeného súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti na meranie výkonnosti; c) posúdenie národných výkonnostných cieľov na základe národného plánu a d) monitorovanie národných plánov výkonnosti vrátane príslušných mechanizmov varovania.
11 ods. 5	B.1.11.6	A	Vytvorenie systémov výkonnosti zohľadňuje skutočnosť, že traťové služby, terminálové služby a sieťové funkcie sú rôzne a že by sa podľa toho malo s nimi nakladať v prípade potreby aj na účely hodnotenia výkonnosti.
11 ods. 6	B.1.11.7	A	Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá týkajúce sa schémy výkonnosti uvedené v prílohe IV k euro-stredozemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/or ma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
13	B.1.13.1	A	Základné nariadenia o SES nebránia uplatňovaniu opatrení stranami dohody v rozsahu, v akom sú potrebné na ochranu základných záujmov politiky bezpečnostnej ochrany alebo obrany. Také opatrenia sú najmä tie, ktoré sú nevyhnutné potrebné: <ul style="list-style-type: none"> — na dohľad nad vzdušným priestorom, za ktorý sú zodpovedné v súlade s regionálnymi dohodami ICAO o leteckej navigácii, vrátane schopnosti odhaliť, identifikovať a hodnotiť všetky lietadlá používajúce taký priestor, na účely zaručenia bezpečnosti letov a prijatia opatrení na zaistenie potrieb bezpečnostnej ochrany a obrany, — v prípade vážnych vnútorných nepokojov, ktoré ohrozujú zachovanie verejného poriadku, — v prípade vojny alebo vážneho medzinárodného napätia, predstavujúceho hrozbu vojny, — na plnenie medzinárodných záväzkov strany dohody vo vzťahu k udržaniu mieru a medzinárodnej bezpečnosti, — na vykonanie vojenských operácií a výcviku, vrátane nevyhnutných možností na cvičenia.

B.2: Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009

Článok	Norma č. (Časť/Predpis Článok#/or ma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
2 ods. 1 až 2	B.2.2.1	A	Vykonávanie inšpekcií a prehliadok zo strany národného dozorného orgánu s cieľom zabezpečiť dozor nad uplatňovaním nariadenia 550/2004/ES, najmä z hľadiska bezpečnej a efektívnej prevádzky poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí poskytujú služby vzťahujúce sa na vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedná strana dohody. Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb uľahčí túto prácu.
2 ods. 3	B.2.2.2	B	Dohody o dozore zabezpečujúce kontrolu a prieskumy poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí poskytujú služby v FAB (funkčný blok vzdušného priestoru) uzavrú štáty, ktoré sú účastníkmi daného FAB.
2 ods. 4 až 6	B.2.2.3	A	Dohody o dozore, ktorými sa zabezpečia kontroly a prieskumy poskytovateľov leteckých navigačných služieb z krajín, ktorí poskytujú služby vo vzdušnom priestore inej krajiny, uzavrú dotknuté krajiny. Tieto dohody zahŕňajú aj dohody o postupe v prípadoch neplnenia platných požiadaviek.
4		A	Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá týkajúce sa požiadaviek na bezpečnosť uvedené v prílohe IV k euro-stredozemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom.
7 ods. 1	B.2.7.1	A	Poskytovatelia leteckých navigačných služieb podliehajú osvedčovaniu stranami dohody.
7 ods. 3	B.2.7.2	A	Národné dozorné orgány vydajú poskytovateľom leteckých navigačných služieb osvedčenia, ak títo spĺňajú nariadenie 1035/2001 a príslušné vnútroštátne právne predpisy.
7 ods. 3	B.2.7.3	A	Osvedčenia môžu byť vydané jednotlivo pre každý typ služby uvedenej v článku 2 nariadenia 549/2004, alebo pre skupinu týchto služieb.
7 ods. 3	B.2.7.4	A	Osvedčenie je pravidelne kontrolované.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis Článok#/norma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
7 ods. 4 + príloha II	B.2.7.5	A	V osvedčeniach sú ustanovené práva a povinnosti poskytovateľov leteckých navigačných služieb, vrátane nediskriminačného prístupu používateľov vzdušného priestoru k službám, s osobitným zreteľom na bezpečnosť. Osvedčenia môžu podliehať len podmienkam ustanoveným v prílohe II k nariadeniu 550/2004. Tieto podmienky musia byť objektívne zdôvodnené, nediskriminačné, primerané a transparentné.
7 ods. 5	B.2.7.6	A	Strany dohody môžu bez osvedčovania povoliť poskytovanie leteckých navigačných služieb, ak ide o pohyby, ktoré sa predovšetkým týkajú inej ako všeobecnej letovej prevádzky.
7 ods. 6	B.2.7.7	B	Vydanie osvedčení otvára poskytovateľom leteckých navigačných služieb možnosť ponúkať svoje služby iným stranám dohody, iným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám na území strán dohody.
7 ods. 7	B.2.7.8	A	Národné dozorné orgány monitorujú plnenie podmienok osvedčenia.
7 ods. 7	B.2.7.9	A	Ak národný dozorný orgán zistí, že držiteľ osvedčenia už ďalej nespĺňa tieto požiadavky alebo podmienky, prijme vhodné opatrenia, pričom zabezpečí kontinuitu služieb. Takéto opatrenia môžu zahŕňať odobratie osvedčenia.
7 ods. 8	B.2.7.10	B	Strana dohody uzná každé osvedčenie vydané v inej strane dohody v súlade s normami a regulačnými požiadavkami týkajúcimi sa manažmentu letovej prevádzky stanovenými v tejto prílohe.
8 ods. 1	B.2.8.1	A	Strany dohody zabezpečia poskytovanie letových prevádzkových služieb výlučne v rámci špecifických blokov vzdušného priestoru vzťahujúcich sa na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné. Na tento účel strany dohody určia poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý je držiteľom platného osvedčenia v stranách dohody.
8 ods. 2	B.2.8.2	B	Právne systémy nezabraňujú poskytovaniu cezhraničných služieb a vyžadujú, aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb a) boli vo vlastníctve priamo alebo formou väčšinového podielu niektorého štátu/jeho štátnych príslušníkov, b) mali sídlo/hlavné miesto prevádzky na území daného štátu, c) využívali výlučne zariadenia v danom štáte.
8 ods. 3	B.2.8.3	A	Strany dohody stanovujú práva a povinnosti, ktoré musia poverení poskytovatelia služieb spĺňať. Povinnosti môžu zahŕňať podmienky včasného dodávania príslušných informácií umožňujúcich identifikáciu všetkých pohybov lietadiel vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.
8 ods. 4	B.2.8.4	A	Strany dohody si môžu podľa uváženia vybrať poskytovateľa služieb pod podmienkou, že spĺňa požiadavky a podmienky uvedené v normách a regulačných požiadavkách vo vzťahu k manažmentu letovej prevádzky podľa tejto prílohy.
8 ods. 5	B.2.8.4	B	Vo vzťahu k funkčným blokom vzdušného priestoru stanoveným v súlade s článkom 9a, ktoré zasahujú do vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné viaceré strany dohody, príslušné strany dohody spoločne poveria v súlade s odsekom 1 článku 8 nariadenia 550/2004 jedného alebo niekoľkých poskytovateľov letových prevádzkových služieb najmenej jeden mesiac pred realizáciou bloku vzdušného priestoru.
9	B.2.9.1	A	Strany dohody môžu určiť poskytovateľa meteorologických služieb, aby dodával všetky alebo časť meteorologických údajov na základe exkluzivity v celom vzdušnom priestore alebo v jeho časti, za ktorý sú zodpovedné s ohľadom na bezpečnostné hľadiská.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis Článok#/norma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
9a ods. 1	B.2.9a.1	B	Strany dohody prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zaistili vykonanie funkčných blokov vzdušného priestoru s cieľom dosiahnuť požadovanú kapacitu a efektívnosť siete manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba, udržiavať vysokú úroveň bezpečnosti a prispievať tak k celkovej výkonnosti systému leteckej dopravy a znižovaniu environmentálneho vplyvu. Strany dohody, a najmä strany dohody vytvárajúce susediace funkčné bloky vzdušného priestoru, vzájomne spolupracujú v najväčšom možnom rozsahu, aby zabezpečili súlad s týmto ustanovením.
9a ods. 2	B.2.9a.2	B	Funkčné bloky vzdušného priestoru predovšetkým: a) sú podporované štúdiou bezpečnosti; b) umožňujú optimálne využívanie vzdušného priestoru pri zohľadnení tokov letovej prevádzky; c) zabezpečujú súlad s európskou sieťou tratí zriadenou v súlade s článkom 6 nariadenia o vzdušnom priestore; d) sú odôvodnené svojou celkovou pridanou hodnotou, vrátane optimálneho využívania technických a ľudských zdrojov, na základe analýzy nákladov a výnosov; e) zabezpečujú plynulý a pružný prenos zodpovednosti za riadenie letovej prevádzky medzi stanoviskami letových prevádzkových služieb, f) zabezpečujú zlučiteľnosť medzi rôznymi usporiadaniami vzdušného priestoru pričom optimalizujú, okrem iného, súčasné letové informačné oblasti; g) spĺňajú podmienky, ktoré vyplývajú z regionálnych dohôd uzavretých s ICAO; h) dodržiavajú regionálne dohody existujúce ku dňu nadobudnutia účinnosti nariadenia 550/2004 a i) uľahčujú dosahovanie súladu s výkonnosťnými cieľmi.
9a ods. 3	B.2.9a.3	B	Funkčný blok vzdušného priestoru sa vytvára len na základe vzájomnej dohody medzi všetkými stranami dohody a prípadnými tretími krajinami, ktoré sú zodpovedné za ktorúkoľvek časť vzdušného priestoru zahrnutého do funkčného bloku vzdušného priestoru. Predtým, než príslušné strany dohody vytvorenia funkčného bloku vzdušného priestoru, poskytnú iným stranám dohody a ďalším zainteresovaným stranám adekvátne informácie s cieľom dať im príležitosť predložiť svoje pripomienky.
9a ods. 4	B.2.9a.4	B	V prípade, keď sa funkčný blok vzdušného priestoru vzťahuje na vzdušný priestor, za ktorý sú úplne alebo čiastočne zodpovedné dve alebo viaceré strany dohody, dohoda, ktorou je funkčný blok vzdušného priestoru zriadený, obsahuje nevyhnutné ustanovenia týkajúce sa spôsobu, akým sa blok môže meniť a spôsobu, akým môže strana dohody vystúpiť z bloku, vrátane prechodných ustanovení.
9a ods. 5	B.2.9a.5	B	Ak vzniknú problémy medzi dvoma alebo viacerými stranami dohody týkajúce sa cezhraničného funkčného bloku vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné, príslušné strany dohody môžu spoločne predniesť záležitosť Výboru pre jednotný vzdušný priestor, ktorý k nej zaujme stanovisko. Toto stanovisko je určené príslušným stranám dohody. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia normy B.2.9a.3, strany dohody toto stanovisko zohľadnia pri hľadaní riešenia.
10 ods. 1	B.2.10.1	A	Poskytovatelia leteckých navigačných služieb môžu sami využívať služby iných poskytovateľov služieb, ktorí boli osvedčení v stranách dohody.
10 ods. 2	B.2.10.2	A	Poskytovatelia leteckých navigačných služieb formálne upravujú svoje pracovné vzťahy prostredníctvom písomných zmlúv alebo rovnocenných právnych ujednaní ustanovujúcich špecifické povinnosti a funkcie, ktoré preberá každý poskytovateľ, a umožňujúcich výmenu prevádzkových údajov medzi všetkými poskytovateľmi, pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku. Tieto ujednania sa oznámia národnému dozornému orgánu alebo dotknutým orgánom.
10 ods. 3	B.2.10.3	A	V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania letových prevádzkových služieb, sa vyžaduje povolenie príslušných strán dohody. V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania meteorologických služieb, sa vyžaduje povolenie príslušných strán dohody, ak určili poskytovateľa na vylučnom základe v súlade s normou B.2.9.1.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis Článok#/norma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
11	B.2.10.4	A	Strany dohody v súvislosti so spoločnou dopravnou politikou podniknú potrebné kroky na zabezpečenie uzavretia alebo obnovenia písomných zmlúv alebo rovnocenných právnych dohôd medzi príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi, pokiaľ ide o správu špecifických blokov vzdušného priestoru.
12 ods. 1	B.2.12.1	A	Poskytovatelia leteckých navigačných služieb bez ohľadu na ich vlastnícke pomery alebo právnu formu, zostavia, predložia na audit a uverejnia svoje finančné účty.
12 ods. 2	B.2.12.2	A	V každom prípade poskytovatelia leteckých navigačných služieb uverejnia výročnú správu a pravidelne sa podrobia nezávislému auditu.
12 ods. 3	B.2.12.3	A	Pri poskytovaní balíka služieb poskytovatelia leteckých navigačných služieb vykazujú a zverejňujú náklady a príjmy vyplývajúce z leteckých navigačných služieb rozdelené v súlade s platným systémom spoplatnenia a v prípade potreby vedú konsolidované účty pre iné služby než letecké navigačné služby, ako by to od nich bolo požadované, ak by príslušné služby poskytovali rôzne podniky.
12 ods. 4	B.2.12.4	A	Strany dohody určia príslušné orgány, ktoré majú právo prístupu k účtom poskytovateľov služieb poskytujúcim služby vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.
13 ods. 1	B.2.13.1	B	Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, medzi všetkými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, používateľmi vzdušného priestoru a letiskami sa budú v reálnom čase vymieňať príslušné prevádzkové údaje, aby im boli umožnené ich prevádzkové potreby. Údaje sa použijú len na prevádzkové účely.
13 ods. 2	B.2.13.2	B	Prístup k relevantným prevádzkovým údajom bude udelený príslušným orgánom, osvedčeným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám na nediskriminačnom základe.
13 ods. 3	B.2.13.3	B	Osvedčení poskytovateľa služieb, používateľa vzdušného priestoru a letiská stanovujú štandardné podmienky prístupu k svojim relevantným prevádzkovým údajom, iným než sú uvedené v odseku 1. Národné dozorné orgány schvália tieto štandardné podmienky. Podrobné pravidlá týkajúce sa týchto podmienok sa prípadne stanovujú v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.
18 ods. 1 až 2	B.2.18.1	A	Ani národné dozorné orgány strán dohody konajúce v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi, ani Komisia nesmú prezradiť informácie dôverného charakteru, najmä informácie o poskytovateľoch leteckých navigačných služieb, ich obchodných vzťahoch a položkách nákladov. Týmto nie sú dotknuté práva národných dozorných orgánov strán dohody alebo Komisie na zverejnenie, ak je to nevyhnutné na účely plnenia ich povinností a v takom prípade toto zverejnenie musí byť primerané a musí brať do úvahy legitímne záujmy poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných relevantných zainteresovaných strán pri ochrane ich obchodných tajomstiev.

B.3: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/orma#)	Katégoria (bud' oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
1	B.3.1.1	A	Cieľom je podporiť koncepciu postupne integrovanejšieho prevádzkového vzdušného priestoru v rámci spoločnej dopravnej politiky a vytvoriť spoločné postupy pre návrh, plánovanie a riadenie, ktoré zabezpečia účinné a bezpečné vykonávanie manažmentu letovej prevádzky. Využívanie vzdušného priestoru podporuje prevádzku leteckých navigačných služieb ako súdržného a jednotného celku v súlade s nariadením (ES) č. 550/2004. To sa týka vzdušného priestoru v rámci regiónov ICAO EUR a AFL, v ktorých sú strany dohody zodpovedné za poskytovanie služieb letovej prevádzky v súlade s nariadením č.550/2004 o poskytovaní služieb. Strany dohody môžu nariadenie č. 551/2004 uplatňovať aj na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné v iných oblastiach ICAO, pod podmienkou, že o tom informujú ostatné strany dohody.
3 ods. 1	B.3.3.1	B	Strany dohody sa snažia o zriadenie jedinej Európskej hornej letovej informačnej oblasti (EUIR) a o jej uznanie zo strany ICAO.
3 ods. 2	B.3.3.2	B	EUIR musí byť usporiadaná tak, aby zahŕňala vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné strany dohody v súlade s článkom 1 ods. 3 nariadenia 551/2004, a môže zahŕňať vzdušný priestor európskych tretích krajín.
3 ods. 3	B.3.3.3	B	Zriadením EUIR nie je dotknutá zodpovednosť strán dohody za poverenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb pre vzdušný priestor v ich právomoci v súlade s normou B.2.8.1.
3 ods. 4	B.3.3.4	B	Strany dohody si ponechajú svoju zodpovednosť voči ICAO v rámci geografických ohraničení horných letových informačných oblastí a letových informačných oblastí, ktoré im zverilo ICAO.
3a	B.3.3a.1	A	Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá týkajúce sa elektronických leteckých informácií uvedené v prílohe IV k euro-stredozemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom.
4	B.3.4.1	A	Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá týkajúce sa lietania a klasifikácie vzdušného priestoru uvedené v prílohe IV k euro-stredozemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom.
6 ods. 1	B.3.6.1	A	Sieťové funkcie manažmentu letovej prevádzky (ATM) umožnia optimálne využívanie vzdušného priestoru a zabezpečia, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať uprednostňované trajektórie, pričom sa zaisťujú maximálny prístup k vzdušnému priestoru a leteckým navigačným službám. Tieto sieťové funkcie sú zamerané na podporu iniciatív na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru a realizujú sa spôsobom, ktorý rešpektuje oddelenie regulačných a prevádzkových úloh.
6 ods. 2	B.3.6.2	A	Funkcie, ktoré vykonáva manažér siete, pokiaľ ide o návrh tratí a správu obmedzených zdrojov, ako aj možnosť vymenovať napr. Eurocontrol za manažéra siete.
6 ods. 3	B.3.6.3	A	Komisia môže pridať ďalšie funkcie do zoznamu funkcií uvedených v norme B.3.6.2 po riadnej konzultácii zainteresovaných strán z odvetvia. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov nariadenia 551/2004 jeho doplnením sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4 rámcového nariadenia.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/norma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
6 ods. 4	B.3.6.4	A	<p>Uplatňujú sa podrobné predpisy na vykonávanie opatrení uvedených v článku 6 nariadenia o vzdušnom priestore (551/2004), s výnimkou opatrení uvedených v odsekoch 6 až 9 článku 6 nariadenia 551/2004, uvedené v prílohe IV k euro-stredoemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom. Uvedené vykonávacie predpisy sa týkajú najmä:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) koordinácie a harmonizácie procesov a postupov na zlepšenie efektívnosti správy leteckých frekvencií vrátane rozvoja zásad a kritérií; b) ústrednej funkcie koordinovať včasnú identifikáciu a riešenie potrieb frekvencií v pásmach pridelených európskej všeobecnej letovej prevádzke s cieľom podporiť plánovanie a prevádzku európskej siete leteckej dopravy; c) dodatočných sieťových funkcií stanovených v základnom pláne ATM; d) podrobných úprav kooperatívneho rozhodovania vykonávaného spoločne stranami dohody, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a funkciou riadenia siete; e) mechanizmov konzultácie príslušných zainteresovaných strán v procese rozhodovania na národnej i európskej úrovni a f) v rámci rádiového spektra prideleného všeobecnej letovej prevádzke Medzinárodnou telekomunikačnou úniou rozdelenia úloh a povinností medzi funkciou riadenia siete a národné orgány pre správu frekvencií zabezpečujúceho, aby národné funkcie správy frekvencií naďalej plnili tie úlohy frekvencií, ktoré nemajú vplyv na sieť. V prípadoch, ktoré majú vplyv na sieť, spolupracujú národné orgány pre správu frekvencií s orgánmi zodpovednými za funkciu riadenia siete s cieľom optimalizovať využívanie frekvencií.
6 ods. 5	B.3.6.5	A	<p>Aspekty koncepcie vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 2 článku 6 nariadenia 551/2004, sa riešia na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. V tomto procese tvorby koncepcie sa zohľadnia požiadavky a zložitosti leteckej dopravy, vnútroštátne plány výkonnosti alebo plány výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, pričom jeho súčasťou je aj úplná konzultácia, a to podľa potreby s príslušnými používateľmi vzdušného priestoru alebo príslušnými skupinami zastupujúcimi používateľov vzdušného priestoru a vojenskými orgánmi.</p>
6 ods. 6	B.3.6.6	B	<p>Strany dohody zveria Eurocontrolu alebo inému nezávislému a kompetentnému orgánu vykonávanie manažmentu toku letovej prevádzky pod podmienkou, že bude podliehať príslušným opatreniam dohľadu.</p>
6 ods. 7	B.3.6.7	A	<p>Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá týkajúce sa manažmentu toku letovej prevádzky uvedené v prílohe IV k euro-stredoemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom.</p>
7 ods. 1	B.3.7.1	A	<p>Pri zohľadnení organizácie vojenských hľadísk, za ktoré sú zodpovedné, strany dohody zabezpečujú v jednotnom európskom nebi jednotnú koncepciu pružného využívania vzdušného priestoru opísanú organizáciou ICAO a vypracovanú Eurocontrolom, aby bolo uľahčené riadenie vzdušného priestoru a manažment letovej prevádzky v rámci spoločnej dopravnej politiky.</p>
7 ods. 3	B.3.7.2	A	<p>Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá týkajúce sa pružného využívania vzdušného priestoru uvedené v prílohe IV k euro-stredoemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom.</p>

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok/ orma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
8 ods. 1	B.3.8.1	A	V prípadoch, keď uplatňovanie článku 7 nariadenia 551/2004 vyvolá vážne prevádzkové ťažkosti, môžu strany dohody dočasne prerušiť takéto uplatňovanie pod podmienkou, že o tom bez meškania informujú Spoločný výbor.
8 ods. 2	B.3.8.2	A	Po zavedení dočasného prerušenia sa môžu vykonať úpravy pravidiel prijatých podľa článku 7 ods. 3 nariadenia 551/2004 pre vzdušný priestor, za ktorý je (sú) zodpovedná(-é) príslušná(-é) strana(-y) dohody.

B.4: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok/ orma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
1 + príloha I	B.4.1.1	A	V rozsahu pôsobnosti rámcového nariadenia sa nariadenie 552/2004 vzťahuje na interoperabilitu EATMN. Vzťahuje na systémy, ich komponenty a príslušné postupy uvedené v prílohe I k nariadeniu 552/2004. Cieľom je dosiahnuť interoperabilitu medzi rôznymi systémami, komponentmi a príslušnými postupmi EATMN, s patričným zreteľom na relevantné medzinárodné pravidlá. Toto nariadenie sa zameriava aj na zabezpečenie koordinovaného a rýchleho zavedenia nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky alebo technológií v manažmente letovej prevádzky.
2 + príloha II	B.4.2.1	A	EATMN, jej systémy a ich komponenty a príslušné postupy musia spĺňať základné požiadavky. Základné požiadavky sú stanovené v prílohe II k nariadeniu 552/2004.
3	B.4.3.1	A	Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá týkajúce sa interoperability uvedené v prílohe IV k euro-stredoemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom. Systémy, komponenty a príslušné postupy musia počas svojej životnosti spĺňať relevantné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu. Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu najmä: a) stanovia akékoľvek špecifické požiadavky, ktoré dopĺňajú alebo upresňujú základné požiadavky, hlavne z hľadiska bezpečnosti, homogénnej prevádzky a výkonu; a/alebo b) opíšu v prípade potreby akékoľvek špecifické požiadavky, ktoré dopĺňajú alebo upresňujú základné požiadavky, hlavne z hľadiska koordinovaného zavádzania nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky alebo technológií; a/alebo c) v prípade, že sa vzťahujú na systémy, určia komponenty; a/alebo d) opíšu špecifické postupy posudzovania zhody v prípade potreby, vrátane notifikovaných orgánov podľa článku 8 nariadenia 552/2004, založené na moduloch určených v rozhodnutí 93/465/EHS, ktoré sa použijú na posúdenie ich zhody alebo vhodnosti komponentov na používanie, ako aj overovanie systémov; a/alebo e) špecifikujú podmienky vykonávania, v prípade potreby, vrátane termínov, v ktorých musia všetky príslušné zainteresované strany podmienky vykonávania spĺňať.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/norma#)	Katégoria (bud' oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
			<p>Pri vypracovaní, prijímaní a revízii vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu sa zohľadnia odhadované náklady a prínosy technických riešení, pomocou ktorých môžu byť splnené z hľadiska stanovenia najvhodnejšieho riešenia, pričom sa berie patričný zreteľ na zachovanie dohodnutej vysokej úrovne bezpečnosti. Posúdenie nákladov a prínosov týchto riešení sa pre všetkých príslušných účastníkov priloží ku každému návrhu vykonávacieho pravidla pre interoperabilitu.</p> <p>Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu sa stanovujú v súlade s postupom podľa článku 8 rámcového nariadenia.</p>
4 ods. 2		A	Splnenie základných požiadaviek a/alebo vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu sa predpokladá u systémov, spolu s príslušnými postupmi alebo komponentmi, ktoré spĺňajú príslušné špecifikácie Spoločenstva a ktorých referenčné čísla boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie.
5 + príloha III	B.4.5.1	A	<p>Ku komponentom sa priloží ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti používania. Súčasťou tohto vyhlásenia sú stanovené v prílohe III k nariadeniu 552/2004.</p> <p>Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v stranách dohody prostredníctvom vyhlásenia o zhode ES alebo vhodnosti používania zabezpečí a vyhlási, že použil ustanovenia uvedené v základných požiadavkách a v príslušných vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu.</p> <p>Zhoda so základnými požiadavkami a príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu sa predpokladá pri tých komponentoch, ku ktorým je priložené vyhlásenie o zhode ES alebo vhodnosti používania.</p> <p>Príslušné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu v prípade potreby určujú úlohy príslušným posudzovaniu zhody alebo vhodnosti používania komponentov, ktoré majú plniť notifikované orgány uvedené v článku 8 nariadenia č. 552/2004.</p>
6 + príloha IV	B.4.6.1	A	<p>V súlade s príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu podrobí poskytovateľ leteckých navigačných služieb systémy overeniu ES, aby bolo zabezpečené, že spĺňajú základné požiadavky nariadenia č. 552/2004 a vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu, pri ich integrácii do EATMN. Predtým, ako je systém uvedený do prevádzky, príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb vystaví vyhlásenie o overení ES, potvrdzujúce zhodu a predloží ho národnému dozornému orgánu spolu s technickými podkladmi. Súčasťou tohto vyhlásenia a technických podkladov sú stanovené v prílohe IV k nariadeniu 552/2004. Národný dozorný orgán môže požadovať akékoľvek doplňujúce informácie potrebné na dozor nad zhodou.</p> <p>Príslušné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu v prípade potreby určujú úlohy príslušným overovaniu systémov, ktoré majú plniť notifikované orgány uvedené v článku 8 nariadenia č. 552/2004.</p> <p>Vyhlásenie o overení ES sa nedotýka akéhokoľvek posudzovania, ktoré musí národný dozorný orgán vykonať z iných dôvodov než je interoperabilita.</p>
6a	B.4.6a.1	A	Osvedčenie vydané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, či už sa vzťahuje na komponenty alebo systémy, na účely článkov 5 a 6 nariadenia č. 552/2004 sa považuje za vyhlásenie o zhode ES alebo o vhodnosti na používanie, alebo za vyhlásenie o overení ES, ak obsahuje preukázanie zhody so základnými požiadavkami nariadenia č. 552/2004 a príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/orma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
7 ods. 1	B.4.7.1	A	Ak národný dozorný orgán zistí, že: a) komponent, ku ktorému je priložené vyhlásenie o zhode ES alebo vhodnosti používania, alebo b) systém, ku ktorému je priložené vyhlásenie o overení ES, nespĺňa základné požiadavky a/alebo vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu, s patričným zreteľom na potrebu zaručenia bezpečnosti a plynulosti prevádzky prijme všetky opatrenia potrebné na obmedzenie oblasti používania príslušného komponentu alebo systému, alebo na zákaz ich používania subjektmi, ktoré patria do pôsobnosti orgánu.
8 ods. 1	B.4.8.1	A	Strany dohody oznámia Spoločnému výboru orgány, ktoré menovali na plnenie úloh prislúchajúcich posudzovaniu zhody alebo vhodnosti používania uvedených v článku 5 nariadenia č. 552/2004 a/alebo overovaniu uvedenému v článku 6 nariadenia č. 552/2004, vrátane každej oblasti zodpovednosti orgánu a ich identifikačného čísla získaného od Komisie.
8 ods. 2	B.4.8.2	A	Pri posudzovaní orgánov, ktoré majú byť notifikované, uplatňujú strany dohody kritériá uvedené v prílohe V k nariadeniu 552/2004. Orgány, ktoré spĺňajú kritériá posudzovania ustanovené v príslušných európskych normách, sú považované za orgány vyhovujúce uvedeným kritériám.
8 ods. 3 + príloha V	B.4.8.3	A	Strany dohody zrušia notifikáciu notifikovaného orgánu, ktorý už ďalej nespĺňa kritériá ustanovené v prílohe V k nariadeniu 552/2004. Bezodkladne o tom informujú Spoločný výbor.
8 ods. 4	B.4.8.4	A	Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky uvedené v odsekoch 1, 2 a 3 článku 8 nariadenia 552/2004, môžu strany dohody rozhodnúť o menovaní organizácií uznaných v súlade s článkom 3 nariadenia o poskytovaní služieb, za notifikované orgány.

B.5: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/23/ES

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/orma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
3	B.5.3.1	A	Vymedzenie pojmov v článku 3 písm. a), e), f), g), q), r), s) ariadenia 216/2008 zmeneného a doplneného nariadením 1108/2009 sa vzťahujú na normy a požiadavky týkajúce sa manažmentu letovej prevádzky uvedenej v tejto prílohe. Všetky zmienky o členských štátoch sa považujú za zmienky o stranách dohody.
8b ods. 1	B.5.8b.1	A	Pri poskytovaní ATM/ANS sa musia dodržiavať základné požiadavky stanovené v prílohe Vb nariadenia 216/2008 zmeneného a doplneného nariadením 1108/2009.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/norma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
8b ods. 2	B.5.8b.2	A	Poskytovatelia ATM/ANS musia byť držiteľmi osvedčenia v súlade s nariadením 1035/2011 a príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi. Osvedčenie sa vydá, keď poskytovateľ preukáže, že je spôsobilý a má prostriedky na plnenie povinností spojených s oprávneniami poskytovateľa. V osvedčení sa spresnia udelené oprávnenia a rozsah poskytovaných služieb.
8b ods. 3	B.5.8b.3	A	Odchyľne od normy B.5.8b.2 môžu strany dohody rozhodnúť o tom, že poskytovatelia letových informačných služieb sú oprávnení vyhlásiť, že sú spôsobilí a majú prostriedky na plnenie povinností spojených s poskytovanými službami.
8b ods. 4	B.5.8b.4	B	V opatreniach uvedených v norme B.5.8b.6 sa môže stanoviť požiadavka na osvedčovanie organizácií, ktoré sa podieľajú na vývoji, výrobe a údržbe systémov a komponentov ATM/ANS, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti. Osvedčenie sa týmto organizáciám vydá, keď preukážu, že sú spôsobilé a majú prostriedky na plnenie povinností spojených s ich oprávneniami. V osvedčení sa spresnia udelené oprávnenia.
8b ods. 5	B.5.8b.5	A	V opatreniach uvedených v norme B.5.8b.6 sa môže stanoviť požiadavka na osvedčovanie alebo alternatívne na potvrdenie platnosti osvedčenia poskytovateľom ATM/ANS, pokiaľ ide o systémy a komponenty ATM/ANS, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti. Osvedčenie alebo potvrdenie sa týmto systémom a komponentom vydá, alebo sa potvrdí jeho platnosť, keď žiadateľ preukáže, že tieto systémy a komponenty vyhovujú podrobným špecifikáciám, ktoré sú ustanovené na zaručenie súladu so základnými požiadavkami uvedenými v norme B.5.8b.1.
8b ods. 6	B.5.8b.6	A	Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá pre ATM/ANS uvedené v článku 8b ods. 6 nariadenia 216/2008 zmeneného a doplneného nariadením 1108/2009 a uvedené v prílohe IV k euro-stredozermskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom.
8c ods. 1	B.5.8c.1	A	Riadiaci letovej prevádzky, ako aj osoby a organizácie, ktoré sa podieľajú na výcviku, skúšaní, kontrole alebo posudzovaní zdravotnej spôsobilosti riadiacich letovej prevádzky, musia spĺňať príslušné základné požiadavky stanovené v prílohe Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009.
8c ods. 2	B.5.8c.2	A	Riadiaci letovej prevádzky musia byť držiteľmi preukazu spôsobilosti a osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti zodpovedajúceho poskytovaným službám.
8c ods. 3	B.5.8c.3	A	Preukaz spôsobilosti uvedený v norme B.5.8c.2 sa vydá, iba ak žiadateľ o preukaz spôsobilosti preukáže, že spĺňa predpisy ustanovené na zabezpečenie dodržiavania základných požiadaviek týkajúcich sa teoretických znalostí, praktických zručností, jazykovej spôsobilosti a skúseností stanovených v prílohe Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009.
8c ods. 4	B.5.8c.4	A	Osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti uvedené v norme B.5.8c.2 sa vydá, iba ak riadiaci letovej prevádzky spĺňa predpisy ustanovené na zabezpečenie dodržiavania základných požiadaviek na zdravotnú spôsobilosť uvedených v prílohe Vb k nariadeniu 216/2008 zmeneného a doplneného nariadením 1108/2009. Osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti môžu vydať poverení lekári alebo poverené zdravotnícke zariadenia.
8c ods. 5	B.5.8c.5	A	V preukaze spôsobilosti a osvedčení o zdravotnej spôsobilosti sú vymedzené oprávnenia udelené riadiacemu letovej prevádzky a ich rozsah.
8c ods. 6	B.5.8c.6	A	Spôsobilosť organizácií zabezpečujúcich výcvik riadiacich letovej prevádzky, poverených lekárov alebo poverených zdravotníckych zariadení plniť povinnosti spojené s ich oprávneniami na vydávanie preukazov spôsobilosti a osvedčení o zdravotnej spôsobilosti sa potvrdzuje vydaním osvedčenia.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/Norma#)	Katégoria (buď oddiel A alebo oddiel B časti B prílohy IV)	Norma
8c ods. 7	B.5.8c.7	A	Osvedčenie sa vydá organizáciám zabezpečujúcim výcvik, povereným lekárom alebo povereným zdravotníckym zariadeniam pre riadiacich letovej prevádzky, ktoré preukázali, že dodržiavajú predpisy ustanovené na zabezpečenie dodržiavania príslušných základných požiadaviek stanovených v prílohe Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009. V osvedčení sa spresnia udelené oprávnenia.
8c ods. 8	B.5.8c.8	A	Osoby zodpovedné za poskytovanie praktického výcviku alebo za hodnotenie zručností riadiacich letovej prevádzky musia byť držiteľmi osvedčenia. Toto osvedčenie sa vydá, ak príslušná osoba preukáže, že spĺňa pravidlá ustanovené na to, aby sa zaručil súlad s príslušnými základnými požiadavkami stanovenými v prílohe Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009. V osvedčení sa spresnia udelené oprávnenia.
8c ods. 9	B.5.8c.9	A	Syntetické výcvikové zariadenia musia spĺňať príslušné základné požiadavky stanovené v prílohe Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009.
8c ods. 10	B.5.8c.10	A/B ⁽¹⁾	Uplatňujú sa vykonávacie pravidlá uvedené v článku 10 nariadenia 216/2008 zmeneného a doplneného nariadením 1108/2009 a uvedené v prílohe IV k euro-stredozeemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom.
Príloha b bod 1	B.5.Vb.1	A	a) Všetky lietadlá okrem lietadiel zapojených do činností uvedených v článku 1 ods. 2 písm. a) nariadenia 216/2008 sa vo všetkých fázach letu alebo na pohybovej ploche letiska musia prevádzkovať podľa príslušných všeobecných prevádzkových predpisov a v súlade s akýmkoľvek uplatniteľným postupom pre daný vzdušný priestor. b) Všetky lietadlá okrem lietadiel zapojených do činností uvedených v článku 1 ods. 2 písm. a) nariadenia 216/2008 musia byť vybavené požadovanými komponentmi a príslušným spôsobom prevádzkované. Komponenty používané v systéme ATM/ANS musia spĺňať aj požiadavky uvedené v bode 3 prílohy Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009.
Príloha b bod 2	B.5.Vb.2	A	Uplatňujú sa základné požiadavky v bode 2 prílohy Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009.
Príloha b bod 3	B.5.Vb.3	A	Uplatňujú sa základné požiadavky v bode 3 prílohy Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009.
Príloha b bod 4	B.5. Vb.4	A/B ⁽¹⁾	Uplatňujú sa základné požiadavky v bode 4 prílohy Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009.
Príloha b bod 5	B.5.Vb.5	A	Uplatňujú sa základné požiadavky v bode 5 prílohy Vb k nariadeniu 216/2008 zmenenému a doplnenému nariadením 1108/2009.

⁽¹⁾ Ustanovenia odvodené z SARP ICAO sa zaradia do kategórie A. Všetky ostatné ustanovenia sa zaradia do kategórie B.

ČASŤ C: Životné prostredie

C.1: Smernica 2002/30/ES o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok/ Norma#)	Norma
3	C.1.3.1	Strany dohody zabezpečia existenciu príslušných orgánov zodpovedných za otázky zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách.
4	C.1.4.1	Strany dohody prijímú vyvážený prístup pri riešení hlukových problémov na letiskách na svojom území. Môžu tiež zvážiť zavedenie ekonomických stimulov ako protihlukových opatrení.
	C.1.4.2	Pri plánovaní prevádzkových obmedzení príslušné orgány zohľadnia pravdepodobné náklady a výnosy rôznych dostupných opatrení ako aj špecifickú povahu letiska.
	C.1.4.3	Opatrenia alebo kombinácia prijatých opatrení nesmie byť prísnejšia než je nevyhnutné v záujme dosiahnutia environmentálneho cieľa stanoveného pre špecifické letisko. Nesmú byť diskriminačné z dôvodu štátnej príslušnosti alebo totožnosti leteckého dopravcu alebo výrobcu lietadla.
	C.1.4.4	Prevádzkové obmedzenia založené na výkone musia vychádzať z hodnôt hluku lietadla, stanovených na základe certifikačného postupu vykonaného v súlade so zväzkom 1 prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.
5 + Príloha II body 1 až 3	C.1.5.1	Pri zvažovaní rozhodnutia o prevádzkových obmedzeniach, musia sa zohľadniť informácie špecifikované v odsekoch 1 až 3 prílohy II k smernici 2002/30/ES, pokiaľ sú primerané a možné, pokiaľ ide o príslušné prevádzkové obmedzenia a povahu letiska.
7	C.1.7.1	Pravidlá posúdenia prevádzkových obmedzení sa nevzťahujú na: a) prevádzkové obmedzenia, ktoré už boli v platnosti k dátumu vykonávania tejto normy a ktoré boli potvrdené rozhodnutím Spoločného výboru v súlade s odsekom 5 prílohy II k euro-stredozemskej dohode o leteckej doprave medzi EÚ a Izraelom. b) menšie technické zmeny prevádzkových obmedzení čiastočného charakteru, ktoré nemajú žiadny podstatný vplyv na náklady leteckých dopravcov na ktoromkoľvek danom letisku spoločenstva a ktoré boli zavedené po vykonávaní tejto normy, ako sa uvádza vyššie.
9	C.1.9.1	V jednotlivých prípadoch môžu strany dohody povoliť na letiskách umiestnených na svojom území lety jednotlivých lietadiel, ktoré by sa nemohli uskutočniť na základe ostatných ustanovení smernice 2002/30/ES v prípade: a) lietadiel vykonávajúcich let za takých výnimočných okolností, že by odobratie dočasnej výnimky bolo nevhodné; b) lietadiel vykonávajúcich neziskový let s cieľom prestavby, opravy alebo údržby.
10	C.1.10.1	Strany dohody zabezpečia, aby sa na účely použitia prevádzkových obmedzení stanovili postupy konzultácií zainteresovaných strán v súlade s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok/ Norma#)	Norma
11	C.1.11.1	Strana dohody bezodkladne informuje druhú stranu dohody o akomkoľvek novom prevádzkovom obmedzení, ktoré sa rozhodla zaviesť na letisku na svojom území.
12	C.1.12.1	Strany dohody zaručia právo odvolať sa proti rozhodnutiam týkajúcim sa prevádzkových obmedzení na odvolacom orgáne inom než je úrad, ktorý prijal napadnuté rozhodnutie, v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi a postupmi.
Príloha II body 1 až 3		Informácie uvedené v norme C.1.5.1.

C.2: Smernica 2006/93/ES o regulácii prevádzky lietadiel podľa časti II kapitoly 3 zväzku I prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, druhé vydanie (1988)

Článok	Norma č.	Norma
1	C.2.1.1	Uplatniteľnosť: a. letúny s MTOM (maximálna vzletová hmotnosť) 34 000 kg alebo viac alebo b. letúny s osvedčeným vnútorným usporiadaním miest na sedenie pre viac ako devätnásť miest pre cestujúcich.
2	C.2.2.2	Civilné podzvukové prúdové lietadlá musia vyhovovať normám uvedeným v časti II kapitole 3 zväzku 1 prílohy 16 k Dohovoru.
3	C.2.3.1	Výnimky z požiadavky prevádzkovať civilné podzvukové prúdové lietadlá podľa noriem uvedených v časti II kapitole 3 zväzku 1 prílohy 16 k Dohovoru možno udeliť v prípade: a) letúnov historického významu; b) dočasného používania letúnov, ktorých činnosti sú takej výnimočnej povahy, že by bolo nevhodné odoprieť im dočasnú výnimku a c) dočasného používania letúnov vykonávajúcich neziskové lety na účely prestavby, opravy alebo údržby.
3	C.2.3.2	Strana dohody informuje príslušné orgány ostatných strán dohody o výnimke udelenej pre prípad historického významu. Každá strana dohody uznáva výnimky poskytnuté inou stranou dohody týkajúce sa letúnov uvedených v registri danej strany dohody.
5	C.2.5.1	Strany dohody stanovia primerané vynucovacie opatrenia uplatniteľné na porušenia vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa smernice 2006/93/ES a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie uplatňovania týchto opatrení. Stanovené opatrenia musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

ČASŤ D: Zodpovednosť leteckých dopravcov

D.1: Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 889/2002

Článok	Norma č.	Norma
2 ods. 1 písm. a), 2 ods. 1 písm. c) až g)	D.1.2.1	Vymedzenie pojmov v článku 2 sa vzťahuje na regulačné požiadavky a normy týkajúce sa zodpovednosti leteckých dopravcov v prípade nehôd uvedených v tejto prílohe.

Článok	Norma č.	Norma
3	D.1.3.1	Uplatňovanie Montrealského dohovoru z roku 1999 stranami dohody vrátane vnútroštátnych letov.
5	D.1.5.1	Strany dohody zabezpečia, aby leteckí dopravcovia poskytli oprávneným fyzickým osobám primerane k vzniknutým ťažkostiam preddavok, ktorý tieto osoby môžu požadovať na úhradu bezprostredných ekonomických potrieb.
6	D.1.6.1	Strany dohody zabezpečia, aby všetci leteckí dopravcovia sprístupnili cestujúcim na všetkých predajných miestach súhrn hlavných ustanovení upravujúcich zodpovednosť za cestujúcich a ich batožinu.

ČASŤ E: Práva spotrebiteľov

E.1: Smernica 90/314/EHS o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok#/ Norma#)	Norma
1	E.1.1.1	Aproximácia zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení strán dohody vzťahujúcich sa na balíky služieb, ktoré sa predávajú alebo sú ponúkané na predaj na území strán dohody.
2	E.1.2.1	Vymedzenie pojmov v článku 2 smernice 90/314/EHS sa v rámci uplatniteľnosti a primeranosti vzťahuje na normy a požiadavky týkajúce sa balíka cestovných, dovolenkových a výletných služieb uvedených v tejto prílohe. Na účely tejto prílohy sa uplatňuje toto vymedzenie pojmu „balík služieb“: „balík služieb“ označuje vopred vytvorenú kombináciu najmenej dvoch z nasledujúcich služieb, ak sa predávajú alebo sú ponúkané na predaj v rámci jednej ceny: a) doprava; b) ubytovanie; c) iné turistické služby, ktoré nie sú v podriadenom vzťahu k doprave alebo ubytovaniu a považujú sa za významnú časť balíka služieb. Oddelené účtovanie jednotlivých položiek toho istého balíka služieb nezbavuje organizátora alebo maloobchodníka záväzkov na základe tejto prílohy.
3	E.1.3.1	Organizátor a maloobchodník musia poskytovať úplné a presné informácie. Ak má spotrebiteľ k dispozícii brožúru, táto uvádza čitateľným, pochopiteľným a presným spôsobom cenu a primerané informácie, ktoré sa týkajú: a) miesta určenia a prostriedkov, charakteristík a kategórií použitej dopravy; b) typu ubytovania, jeho lokalizácie, kategórie alebo stupňa komfortu a jeho hlavných rysov, jeho schválenia a turistickej klasifikácie; c) rozpisu stravovania; d) cestovného plánu; e) všeobecných údajov o pasových a vízových požiadavkách a zdravotných formalitách požadovaných na cestu a pobyt; f) peňažnej sumy alebo percenta z ceny, ktoré treba poukázať na účet, a časový rozpis platby zostatku; g) prípadnej požiadavky na účasť istého minimálneho počtu osôb na balíku služieb a v kladnom prípade lehoty na informovanie spotrebiteľa v prípade jeho zrušenia.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok#/ Norma#)	Norma
		<p>Poskytnuté informácie sú záväzné s výnimkou prípadov, ak sú splnené tieto podmienky:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zmeny v týchto podrobnostiach boli jasne oznámené spotrebiteľovi pred uzatvorením zmluvy, pričom sa takáto možnosť v brožúre výslovne uvádza, — k zmenám došlo neskôr po uzatvorení zmluvy medzi zmluvnými stranami.
4 ods. 1 a 2	E.1.4.1	<p>Organizátor a/alebo maloobchodník zabezpečí spotrebiteľovi pred uzatvorením zmluvy písomnou alebo akoukoľvek inou vhodnou formou všeobecné informácie o príslušných pasových a vízových požiadavkách a najmä o časových údajoch na ich získanie, ako aj informácie o zdravotných formalitách požadovaných na cestu a pobyť.</p> <p>Organizátor a/alebo maloobchodník zabezpečí spotrebiteľovi v dostatočnom čase pred nastúpením na cestu písomnou alebo akoukoľvek inou vhodnou formou aj tieto údaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) časy a miesta medzihľých zastávok a dopravných spojení, ako aj detailné informácie o mieste, ktoré má byť cestujúcim obsadené (napr. kabína alebo kotvište lode, spací vozeň vo vlaku); (ii) meno, adresu a telefónne číslo miestneho zastúpenia organizátora a/alebo maloobchodníka, a ak nie je k dispozícii, miestnych agentúr, ktoré by spotrebiteľ mohol požiadať o pomoc v prípade ťažkostí. <p>Keď takéto zastúpenia alebo agentúry neexistujú, spotrebiteľ musí mať v každom prípade zabezpečené tiesňové telefónne číslo alebo akúkoľvek informáciu, ktorá mu umožní kontaktovať sa s organizátorom a/alebo maloobchodníkom;</p> <ul style="list-style-type: none"> (iii) v prípade ciest alebo zahraničných pobytov neplnoletých informáciu, ktorá umožňuje nadviazanie priameho kontaktu s dieťaťom alebo zodpovednou osobou na mieste pobytu dieťaťa. <p>V závislosti od konkrétneho balíka služieb zmluva obsahuje prinajmenšom ďalej uvedené údaje, pokiaľ sa týkajú daného balíka služieb:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) určenie cieľa/cieľov cesty, a keď sú súčasťou zmluvy trvania pobytu, aj príslušné časové úseky s dátumami; b) spôsoby, charakteristiky a kategórie prepravy, ktorá má byť použitá, dátumy, časy a miesta odchodu a návratu; c) keď balík služieb obsahuje ubytovanie, jeho lokalizáciu, turistickú kategóriu alebo stupeň komfortu, jeho hlavné rysy, zhodu s pravidlami hostiteľského štátu, ktorého sa cesta týka, a rozpis stravovania; d) prípadnú požiadavku na účasť istého minimálneho počtu osôb na balíku služieb a v kladnom prípade lehotu na informovanie spotrebiteľa v prípade jeho zrušenia; e) cestovný plán; f) návštevy, exkurzie a iné služby zahrnuté v celkovej cene dohodnutej za balík služieb; g) názov a adresu organizátora, maloobchodníka, a ak je to vhodné, poisťovateľa; h) cenu balíka služieb, uvedenie možnosti cenových revízií podľa normy E.1.4.2 a uvedenie akýchkoľvek daní a poplatkov vybraných za určité služby (pristátie, nástup a výstup v prístavoch a letiskách, turistické poplatky), keď takéto náklady nie sú súčasťou balíka služieb; i) rozpis platieb a spôsob platby; j) špeciálne požiadavky, s ktorými spotrebiteľ oboznámil organizátora alebo maloobchodníka pri rezervovaní služieb a ktoré obidve strany akceptovali; k) časové úseky v rámci ktorých spotrebiteľ musí podať akúkoľvek sťažnosť, ktorá sa týka nedostatkov v plnení alebo neprímeranom plnení zmluvy. <p>Všetky podmienky zmluvy musia byť stanovené písomnou formou alebo inou formou, ktorá je spotrebiteľovi zrozumiteľná a prístupná, a musia mu byť oznámené pred uzatvorením zmluvy; spotrebiteľ musí dostať aj kópiu týchto podmienok.</p>

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok/ Norma#)	Norma
4 ods. 4	E.1.4.2	<p>Zákaz zmeny ceny, pokiaľ sa v zmluve výslovne nestanovuje možnosť revízie smerom hore alebo dole a presne neurčuje, ako sa revidovaná cena má kalkulovať a výhradne nepripúšťa možnosť zmeny:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dopravných nákladov vrátane nákladov na pohonné hmoty; — poplatkov, daní alebo zdaniteľných poplatkov za určité služby, ako je prístavenie taxíka alebo poplatky za nástup a výstup v prístavoch a na letiskách; — poplatkov za výmenu peňazí, ktoré sa môžu uplatňovať na určité balíky služieb; — nákladov za ubytovanie na hoteli. <p>Počas určitého obdobia stanoveného v príslušných právnych predpisoch strany dohody sa pred určeným dátumom odchodu cena uvedená v zmluve nesmie zvýšiť, ak spotrebiteľ zaplatil úplnú cenu za balík služieb.</p>
4 ods. 5	E.1.4.3	<p>V prípade zmeny podstatných podmienok zmluvy pred odchodom má spotrebiteľ právo:</p> <ul style="list-style-type: none"> — buď odstúpiť od zmluvy bez pokuty, — alebo akceptovať dodatok ku zmluve špecifikujúci uskutočnené zmeny a ich vplyv na cenu.
4 ods. 6	E.1.4.4	<p>V prípade zrušenia balíka služieb pred dohodnutým dátumom odchodu z dôvodov, ktoré nie sú chybou spotrebiteľa, spotrebiteľ má nárok:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) buď prijať náhradný balík služieb ekvivalentnej alebo vyššej kvality, keď organizátor a/alebo maloobchodník je schopný mu takúto náhradu ponúknuť. Ak je náhrada ponúknutého balíka služieb nižšej kvality, organizátor refunduje spotrebiteľovi tento rozdiel v cene; b) alebo dostať preplatené v čo najkratšom termíne všetky sumy, ktoré zaplatil v súvislosti so zmluvou. <p>V takom prípade má právo, ak je to primerané, dostať kompenzáciu buď od organizátora alebo maloobchodníka, kohokoľvek z nich určuje relevantný zákon členského štátu, v prípade neuskutočneného plnenia zmluvy, s výnimkou prípadov, keď:</p> <ol style="list-style-type: none"> (i) zrušenie je dané skutočnosťou, že počet účastníkov prihlásených na balík služieb je nižší, ako požadované minimum, a spotrebiteľ je informovaný o zrušení písomnou formou v rámci časového úseku určeného v opise balíka služieb alebo (ii) k zrušeniu, s výnimkou prekročenia dostupnej kapacity, dochádza z dôvodov vyššej moci, t. j. neobvyklých a nepredvídateľných okolností mimo kontroly stranou, od ktorej sa to vyžaduje, následkom ktorých sa nedalo vyhnúť, ani keby bola vynaložená všetka náležitá starostlivosť.
4 ods. 7	E.1.4.5	<p>Keď po odchode nie je zabezpečený významný podiel zazmluvnených služieb alebo keď organizátor zistí, že nebude schopný zaobstarať plnenie podstatného podielu služieb, spotrebiteľ má právo na:</p> <p>Vhodné alternatívne dohody o pokračovaní vo využívaní balíka služieb bez dodatočných nákladov pre spotrebiteľa a prípadne na náhradu za rozdiel medzi ponúkanými a skutočne dodanými službami.</p> <p>Ak je nemožné dohodnúť sa takto alebo ak to pre spotrebiteľa nie je z dobrých dôvodov akceptovateľné, organizátor, ak je to primerané, zabezpečí spotrebiteľovi bez príplatku ekvivalentnú dopravu späť na miesto odchodu, alebo na iný bod návratu, s ktorým spotrebiteľ súhlasí, a ak je to primerané, poskytne spotrebiteľovi kompenzáciu.</p>

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/ Článok/ Norma#)	Norma
5 ods. 1	E.1.5.1	Strany dohody prijímú nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby organizátor a/alebo maloobchodník ako zmluvná strana bol zodpovedný spotrebiteľovi za riadne plnenie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy bez ohľadu na to, či tieto záväzky majú byť splnené organizátorom a/alebo maloobchodníkom či iným dodávateľom služieb, a bez toho, aby boli dotknuté práva organizátora a/alebo maloobchodníka sťahť týchto ďalších dodávateľov služieb.
5 ods. 2 až 4	E.1.5.2	Spotrebiteľ má právo na kompenzáciu v prípade neplnenia alebo neprimeraného plnenia zmluvy, pokiaľ nie sú splnené niektoré podmienky podrobne stanovené v smernici 90/314/EHS. Organizátor a/alebo maloobchodník, ktorí sú zmluvnou stranou, sú povinní poskytnúť spotrebiteľovi okamžitú pomoc v prípade ťažkostí, a to aj keď organizátor alebo maloobchodník nie sú zodpovední za škody z dôvodu, že nedostatky sú prisúdiťelne tretej strane, ktorá nie je spojená s poskytovaním zazmluvnených služieb, a že sú nepredvídateľné alebo neodvrátiteľné, alebo z dôvodu, že takéto nedostatky sú spôsobené prípadmi vyššej moci určenými v norme E.1.4.4, alebo prípadmi, ktoré organizátor a/alebo maloobchodník alebo dodávateľ služieb ani napriek vynaloženiu všetkej náležitej starostlivosti nemohli predvídať ani im zabrániť.
6	E.1.6.1	V prípadoch sťažnosti musí organizátor a/alebo maloobchodník okamžite vyvinúť úsilie s cieľom nájsť primerané riešenie.

E.3: Nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla a v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok/ orma#)	Norma
1	E.3.1.1	Ustanovenie minimálnych práv pre cestujúcich, keď: a) im bol proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla; b) bol ich let zrušený; c) ich let má meškanie.
2	E.3.2.1	Vymedzenie pojmov v článku 2 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje na normy a požiadavky týkajúce sa ustanovenia spoločných pravidiel systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla a v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov stanovených v tejto prílohe, pokiaľ sú primerané a možné.
3 ods. 2 a 3	E.3.3.1	Regulačné požiadavky a normy sa uplatňujú pod podmienkou, že cestujúci: a) majú potvrdenú rezerváciu na príslušný let a s výnimkou prípadu zrušenia uvedeného v článku 5 nariadenia (ES) č. 261/2004, sa dostavili na odbavenie, — ako je určené a v čase, ktorý vopred stanovil letecký dopravca, cestovná agentúra alebo splnomocnený cestovný agent, a bolo dokázané, že cestujúci dostal oznámenie alebo ak nie je určený žiadny čas, — najneskôr v presný čas pred uverejneným časom odletu stanovený v príslušných právnych predpisoch strany dohody alebo b) boli leteckým dopravcom alebo cestovnou agentúrou presunutí z letu, na ktorý mali rezerváciu na iný let, bez ohľadu na dôvody.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok/ orma#)	Norma
		Regulačné požiadavky a normy sa nevzťahujú na cestujúcich, ktorí sa dopravujú bezplatne alebo za znížený poplatok, ktorý nie je priamo alebo nepriamo verejne prístupný. Vzťahujú sa však na cestujúcich, ktorí majú letenky vydané leteckým dopravcom alebo cestovnou agentúrou v rámci programu pre častého zákazníka alebo iného obchodného programu.
4 ods. 1	E.3.4.1	Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva odmietnutie nástupu do lietadla, najprv vyzve dobrovoľníkov, aby sa vzdali svojich rezervácií za protislužbu za podmienok dohodnutých medzi príslušným cestujúcim a prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Dobrovoľníkom sa poskytne pomoc v súlade s článkom 8 nariadenia č. 261/2004. Táto pomoc dopĺňa protislužbu uvedenú v tejto norme.
4 ods. 2	E.3.4.2	Ak nie je počet dobrovoľníkov dostatočný, aby umožnil nástup do lietadla zostávajúcim cestujúcim s rezerváciou, prevádzkujúci letecký dopravca môže potom odmietnuť cestujúcim nástup do lietadla proti ich vôli.
4 ods. 3	E.3.4.3	Ak je cestujúcim proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla, prevádzkujúci letecký dopravca im poskytne náhradu a pomoc (cestujúcim poskytne možnosť výberu medzi náhradou ceny letenky spolu so spätočným letom, ak je to relevantné; alebo presmerovaním za porovnateľných dopravných podmienok do konečného cieľa cesty pri najbližšej príležitosti; alebo presmerovaním za porovnateľných dopravných podmienok do konečného cieľa cesty v neskoršom čase podľa želania zákazníka za predpokladu dostupnosti miest; jedlo a občerstvenie; dva telefónne hovory, fax/e-mail; hotelové ubytovanie v prípade potreby a dopravu medzi letiskom a miestom ubytovania) v súlade s príslušnými právnymi predpismi strany dohody.
5 ods. 1	E.3.5.1	V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim: a) ponúkne pomoc prevádzkujúci letecký dopravca [(i) výber medzi náhradou ceny letenky spolu s spätočným letom, ak je to relevantné; alebo presmerovaním za porovnateľných dopravných podmienok do konečného cieľa cesty pri najbližšej príležitosti; alebo presmerovaním za porovnateľných dopravných podmienok do konečného cieľa cesty v neskoršom čase podľa želania zákazníka za predpokladu dostupnosti miest; a (ii) v prípade presmerovania jedlo a občerstvenie a dva telefónne hovory, fax/e-mail, ako aj hotelové ubytovanie v prípade potreby a dopravu medzi letiskom a miestom ubytovania) a b) vzniká právo na náhradu zo strany prevádzkujúceho leteckého dopravcu, pokiaľ nie sú informovaní o zrušení letu v dostatočnom čase pred plánovaným časom odletu (presný čas stanovený v príslušných právnych predpisoch strany dohody) alebo nie sú informovaní neskôr a ponúklo sa im presmerovanie letu umožňujúce odlet a prilet do ich konečného cieľa cesty v rámci presného času (blízko plánovaného času odchodu a príchodu) stanoveného v príslušných právnych predpisoch strany dohody.
5 ods. 2	E.3.5.2	Keď boli cestujúci informovaní o zrušení, poskytnú sa im vysvetľujúce informácie o možnej alternatívnej doprave.
5 ods. 3	E.3.5.3	Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.
5 ods. 4	E.3.5.4	Dôkazné bremeno pokiaľ ide o to, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, spočíva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi.
6	E.3.6.1	Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva meškanie letu oproti plánovanému času odletu o dve alebo viac hodín, cestujúcim poskytne pomoc (jedlo a občerstvenie a dva telefónne hovory, fax/e-mail); keď meškanie dosiahne aspoň päť hodín, cestujúci má možnosť čakať na pôvodný let alebo náhrady ceny letenky spolu so spätočným letom, ak je to relevantné, a dodatočnú pomoc spočívajúcu v hotelovom ubytovaní, keď je potrebné prenocovanie v dĺžke jednej alebo viac nocí, a dopravu medzi letiskom a miestom ubytovania.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok/ orma#)	Norma
7	E.3.7.1	<p>Pri poskytnutí náhrady cestujúci dostanú náhradu v sume:</p> <p>a) 1 250 NIS alebo 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 2 000 km alebo menej;</p> <p>b) 2000 NIS alebo 400 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť od 2 000 do 4 500 kilometrov;</p> <p>c) 3000 NIS alebo 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b).</p> <p>Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas priletu.</p> <p>Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich konečného cieľového miesta alternatívnym letom, ktorého čas príchodu nepresiahne plánovaný čas príchodu pôvodne rezervovaného letu o určitý presne určený čas stanovený v príslušných právnych predpisoch strany dohody, prevádzkujúci letecký dopravca môže znížiť sumu náhrady o 50 %.</p> <p>Náhrada sa vypláti v hotovosti, elektronickým bankovým prevodom alebo šekom alebo, s písomným súhlasom cestujúceho, v cestovných poukážkach a/alebo inými službami.</p>
8 ods. 3	E.3.8.1	Keď v prípade, že je miesto, mesto alebo región obsluhované niekoľkými letiskami a prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne cestujúcemu let na letisko, ktoré je náhradou za letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia, prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady na dopravu cestujúceho z tohto alternatívneho letiska buď na letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia alebo na iné blízke cieľové letisko dohodnuté s cestujúcim.
10 ods. 1	E.3.10.1	Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do triedy vyššej, než na ktorú bola letenka kúpená, nemôže požadovať akúkoľvek dodatočnú platbu.
10 ods. 2	E.3.10.2	Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do triedy nižšej, než na ktorú bola letenka kúpená, poskytne mu odškodnenie v súlade s príslušnými právnymi predpismi strany dohody.
11 ods. 1	E.3.11.1	Prevádzkujúci letecký dopravca uprednostní prepravu osôb so zníženou pohyblivosťou a akýchkoľvek osôb alebo psov so zodpovedajúcim oprávnením, ktoré ich sprevádzajú, ako aj nesprevádzaných detí.
11 ods. 2, 9 ods. 3	E.3.11.2	V prípade odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia alebo meškania, osoby so zníženou pohyblivosťou a akékoľvek osoby, ktoré ich sprevádzajú, ako aj nesprevádzané deti majú právo na starostlivosť, len čo to bude možné. Pri poskytovaní starostlivosti prevádzkujúci letecký dopravca musí venovať osobitnú pozornosť potrebám osôb so zníženou pohyblivosťou a akýmkoľvek osobám, ktoré ich sprevádzajú, ako aj potrebám nesprevádzaných detí.
12	E.3.12.1	<p>Normy stanovené v nariadení 261/2004 sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté práva cestujúcich na ďalšiu náhradu. Náhrada poskytnutá podľa nariadenia 261/2004 sa môže od takejto náhrady odpočítať.</p> <p>Bez toho, aby boli dotknuté príslušné zásady a pravidlá vnútroštátnych právnych predpisov, uvedené ustanovenia sa nevzťahujú na cestujúcich, ktorí sa dobrovoľne vzdali rezervácie podľa článku 4 ods. 1 nariadenia 261/2004.</p>
13	E.3.13.1	V prípadoch keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z nariadenia 261/2004, nesmie sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s príslušnými právnymi predpismi. Nariadením 261/2004 sa nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu snažiť sa o dosiahnutie náhrady od cestovnej agentúry alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nesmie vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej agentúry alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, snažiť sa o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s platnými príslušnými právnymi predpismi.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok/ orma#)	Norma
14 ods. 1	E.3.14.1	Prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečí, aby pri odbavovaní bolo spôsobom jasne viditeľným pre cestujúcich umiestnené zreteľne čitateľné upozornenie, ktoré obsahuje tento text (alebo text s podobným obsahom): „Ak vám bol odmietnutý nástup do lietadla, alebo ak je váš let zrušený alebo má meškanie, požiadajte pri odbavovacom pulte alebo pri vchode pre nástup do lietadla o písomné informácie o vašich právach, najmä v súvislosti s náhradou a pomocou“.
14 ods. 2	E.3.14.2	Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla alebo zrušil let, poskytne každému postihnutému cestujúcemu písomné informácie, ktoré obsahujú pravidlá náhrady a pomoci v súlade s nariadením 261/2004. Rovnocenné oznámenie poskytne aj každému cestujúcemu, ktorého let má značné meškanie.
15	E.3.15.1	Povinnosti voči cestujúcim podľa tohto nariadenia sa nesmú obmedzovať ani sa ich nemožno zriecť najmä prostredníctvom výnimiek alebo obmedzujúcich ustanovení v zmluve o preprave. Ak sa napriek tomu použije taká výnimka alebo obmedzujúce ustanovenie vo vzťahu k cestujúcemu, alebo ak cestujúci nie je správne informovaný o svojich právach a z toho dôvodu súhlasí s náhradou, ktorá je nižšia než náhrada prislúchajúca podľa nariadenia 261/2004, cestujúci je oprávnený obrátiť sa v tejto veci na príslušné súdy, aby dosiahol dodatočnú náhradu.
16	E.3.16.1	Strany dohody zabezpečia vynucovanie týchto regulačných požiadaviek a noriem vychádzajúcich z nariadenia 261/2004. Vynucovacie opatrenia, ku ktorým môžu patriť vynucovacie opatrenia založené na súdnych uzneseniach v oblasti civilného práva, musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

E.4: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok/ Norma#)	Norma
1 ods. 1	E.4.1.1	Stanovenie pravidiel ochrany a poskytovania asistenčných služieb pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave s cieľom ochrániť ich pred diskrimináciou a zabezpečiť, aby im boli poskytnuté asistenčné služby.
2	E.4.2.1	Vymedzenie pojmov v článku 2 nariadenia č. 1107/2006 sa podľa uplatniteľnosti a vhodnosti vzťahuje na normy a požiadavky týkajúce sa práv zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave uvedené v tejto prílohe.
3	E.4.3.1	Letecký dopravca alebo jeho zástupca alebo cestovná agentúra nesmú z dôvodov postihnutia odmietnuť prijať rezerváciu letu alebo vziať na palubu lietadla zdravotne postihnutú osobu alebo osobu so zníženou pohyblivosťou za predpokladu, že daná osoba má platnú letenku a rezerváciu.
4 ods. 1	E.4.4.1	Letecký dopravca alebo jeho zástupca alebo cestovná agentúra môžu odmietnuť prijať na základe zdravotného postihnutia rezerváciu alebo nástup na palubu lietadla zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou: a) aby sa splnili príslušné bezpečnostné požiadavky stanovené edzinárskymi alebo vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo aby sa splnili bezpečnostné požiadavky určené orgánom, ktorý danému leteckému dopravcovi vydal osvedčenie leteckého prevádzkovateľa; b) ak veľkosť lietadla alebo jeho dverí nedovoľuje nástup lebo prepravu zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou. V prípade odmietnutia rezervácie z dôvodov uvedených v písmenách a) alebo b), letecký dopravca, jeho zástupca alebo cestovná agentúra vynaložia primerané úsilie s cieľom poskytnúť dotknutej osobe prijateľnú alternatívu.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/ Norma#)	Norma
		Zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, ktorej bol odmietnutý vstup na palubu lietadla z dôvodu jej zdravotného postihnutia alebo zníženej pohyblivosti, a osobe, ktorá sprevádza túto osobu, sa ponúkne právo na náhradu alebo presmerovanie, ako sa uvádza v článku 8 nariadenia 261/2004. Právo na možnosť spiatocného letu alebo presmerovania je podmienené splnením všetkých bezpečnostných požiadaviek.
4 ods. 2	E.4.4.2	Na splnenie príslušných bezpečnostných požiadaviek stanovených medzinárodnými alebo vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo s cieľom splniť bezpečnostné požiadavky stanovené orgánom, ktorý danému leteckému dopravcovi vydal osvedčenie leteckého prevádzkovateľa, letecký dopravca, jeho zástupca alebo cestovná agentúra môžu vyžadovať, aby zdravotne postihnutú osobu alebo osobu so zníženou pohyblivosťou sprevádzala ďalšia osoba, ktorá je schopná poskytnúť pomoc, ktorú uvedená osoba potrebuje.
4 ods. 3	E.4.4.3	Povinnosť leteckých dopravcov alebo ich zástupcov poskytnúť zdravotne postihnutým cestujúcim informácie o bezpečnostných pravidlách, ktoré uplatňujú pri preprave zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou, ako aj všetky obmedzenia ich prepravy alebo prepravy mobilných pomôcok z dôvodu veľkosti lietadla. Cestovná agentúra poskytne bezpečnostné pravidlá a obmedzenia týkajúce sa letov zahrnutých v balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb, ktoré organizuje, predáva alebo ponúka na predaj.
4 ods. 4	E.4.4.4	Keď letecký dopravca, jeho zástupca alebo cestovná agentúra uplatní výnimku podľa noriem E.4.4.1 alebo E.4.4.21, okamžite informuje zdravotne postihnutú osobu alebo osobu so zníženou pohyblivosťou o dôvodoch, ktoré ho k tomu viedli. Letecký dopravca, jeho zástupca alebo cestovná agentúra tieto dôvody čo najskôr písomne oznámia v rámci určenej lehoty od podania žiadosti zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, stanovenej v príslušných právnych predpisoch strany dohody s prihliadnutím na záujem osôb so zníženou pohyblivosťou.
5 ods. 1 a 2	E.4.5.1	Riadiaci orgán letiska s prihliadnutím na miestne podmienky stanoví miesta príchodu a odchodu v rámci hraníc letiska alebo na mieste pod priamou kontrolou riadiaceho orgánu vnútri a mimo budov terminálov, na ktorých môžu zdravotne postihnuté osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou jednoduchým spôsobom oznámiť svoj príchod na letisko a žiadať o asistenčné služby. Miesta príchodu a odchodu musia byť jasne označené a ponúkať v prístupnej forme základné informácie o letisku.
6 ods. 1	E.4.6.1	Leteckí dopravcovia, ich zástupcovia a cestovné agentúry prijímú na všetkých svojich predajných miestach na území strany dohody, na ktorú sa vzťahuje zmluva, vrátane predaja cez telefón a internet, všetky opatrenia potrebné na prijatie oznámenia zdravotne postihnutých osôb alebo osôb so zníženou pohyblivosťou o potrebe asistenčných služieb.
6 ods. 2 a 3	E.4.6.2	Keď letecký dopravca, jeho zástupca alebo cestovná agentúra prijme predbežné oznámenie o potrebe asistenčných služieb, podá o tom informáciu pred uverejneným časom odletu: a) riadiacim orgánom letísk odletu, priletu a tranzitu a b) prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ak rezervácia nebola uskutočnená prostredníctvom neho, pokiaľ nie je v čase oznámenia známy prevádzkujúci letecký dopravca, pričom v tomto prípade sa mu informácia podá čo najskôr. Presné vymedzenie a špecifikácia pojmu „predbežné oznámenie“ určia príslušné pravidlá a postupy strán dohody.
6 ods. 4 + príloha I		Čo najskôr po odlete lietadla oznámi prevádzkujúci letecký dopravca riadiacemu orgánu cieľového letiska v prípade, že sa nachádza na území strany dohody, počet zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou na palube lietadla, ktoré potrebujú asistenčné služby uvedené v prílohe 1 k nariadeniu 1107/2006, ako aj druh týchto služieb.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/ Norma#)	Norma
7 ods. 1	E.4.7.1	Keď sa zdravotne postihnutá osoba alebo osoba so zníženou pohyblivosťou dostaví na letisko k odletu, riadiaci orgán letiska je zodpovedný za zabezpečenie poskytnutia asistenčných služieb uvedených v prílohe I k nariadeniu 1107/2006 tak, aby mohla nastúpiť na rezervovaný let, za predpokladu, že osobitná potreba takýchto služieb sa príslušnému leteckému dopravcovi, jeho zástupcovi alebo cestovnej agentúre oznámila vopred. Toto oznámenie sa vzťahuje aj na spätný let, ak let tam aj späť bol dojednaný s tým istým leteckým dopravcom. Presné vymedzenie a špecifikácia pojmu „predbežné oznámenie“ sa určia v príslušných pravidlách a postupoch strán dohody.
7 ods. 2	E.4.7.2	V prípade, ak je potrebná pomoc slepeckého psa s osvedčením, tento sa prijíma na palubu lietadla, pokiaľ o tom bol informovaný letecký dopravca, jeho zástupca alebo cestovná agentúra v súlade s platnými vnútroštátnymi predpismi vzťahujúcimi sa na prepravu slepeckých psov na palube lietadla, ak takéto predpisy existujú.
7 ods. 3	E.4.7.3	V prípade, že sa oznámenie neuskutoční v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi, riadiaci orgán urobí všetko preto, aby poskytol asistenčné služby tak, aby príslušná osoba mohla nastúpiť na svoj rezervovaný let.
7 ods. 4	E.4.7.4	Ustanovenia normy E.4.7.1 sa uplatňujú pod podmienkou, že: a) osoba sa včas dostaví k odbavovaciemu pultu b) osoba sa včas dostaví na miesto v rámci hraníc letiska, ktoré je určené v norme E.4.5.1. Presné vymedzenie a špecifikácia pojmu „včas“ sa určia v príslušných pravidlách a postupoch strán dohody.
7 ods. 5	E.4.7.5	Keď zdravotne postihnutá osoba alebo osoba so zníženou pohyblivosťou prechádza cez letisko strany dohody, alebo prestupuje z letu, na ktorý má rezerváciu od leteckého dopravcu či cestovnej agentúry, na iný let, riadiaci orgán letiska je zodpovedný za zabezpečenie poskytnutia asistenčných služieb uvedených v prílohe I k nariadeniu 1107/2006 tak, aby osoba mohla nastúpiť na rezervovaný let.
7 ods. 6 až 7	E.4.7.6	Pri prilete zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou na letisko strany dohody je riadiaci orgán letiska zodpovedný za zabezpečenie poskytnutia asistenčných služieb uvedených v prílohe I k nariadeniu 1107/2006 tak, aby sa táto osoba mohla dostať na miesto odchodu z letiska uvedené v norme E.4.5.1. Poskytnutá pomoc je čo najviac prispôbená osobitným potrebám jednotlivých cestujúcich.
8	E.4.8.1	Riadiaci orgán letiska je zodpovedný za to, aby zabezpečil zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou poskytnutie asistenčných služieb uvedených v prílohe I k nariadeniu 1107/2006 bez dodatočných poplatkov. Asistenčné služby môže poskytovať samotný riadiaci orgán. Riadiaci orgán môže v rámci svojej zodpovednosti a vždy dbajúc na splnenie noriem kvality uvedených v norme E.4.9.1 prípadne uzavrieť s jednou alebo viacerými stranami zmluvu o poskytovaní asistenčných služieb. V spolupráci s používateľmi letiska, prostredníctvom výboru používateľov letiska – ak existuje, môže riadiaci orgán uzavrieť takúto zmluvu alebo zmluvy z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť aj zo strany leteckého dopravcu, zohľadňujúc pritom existujúce služby na príslušnom letisku. V prípade zamietnutia takejto žiadosti poskytne riadiaci orgán písomné odôvodnenie.
9	E.4.9.1	Okrem letísk, ktorých ročný objem prevádzky nedosahuje 150 000 pohybov v komerčných leteckých dopravných službách pri preprave cestujúcich, riadiaci orgán v spolupráci s používateľmi letiska, prostredníctvom výboru používateľov letiska – ak existuje, a organizácií, ktoré zastupujú zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou, stanoví normy kvality asistenčných služieb uvedených v prílohe I k nariadeniu 1107/2006 a určí zdroje potrebné na ich plnenie.

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/ Norma#)	Norma
		<p>Pri stanovovaní týchto noriem je potrebné v plnej miere zohľadniť medzinárodne uznávané zásady a etické kódexy, ktoré sa týkajú uľahčenia dopravy zdravotne postihnutým osobám alebo osobám so zníženou pohyblivosťou, najmä Etický kódex ECAC pre pozemnú obsluhu v prípade osôb so zníženou pohyblivosťou.</p> <p>Riadiaci orgán letiska svoje normy kvality uverejňuje.</p> <p>Letecký dopravca a riadiaci orgán letiska sa môžu dohodnúť, že pre cestujúcich, ktorých letecký dopravca dopraví na letisko a z letiska, poskytne riadiaci orgán letiska asistenčné služby na vyššej úrovni, ako je úroveň stanovená v uvedených normách, alebo poskytne doplnkové asistenčné služby k službám uvedeným v prílohe I k nariadeniu 1107/2006.</p>
10 + príloha II	E.4.10.1	Letecký dopravca poskytuje zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, ktorá odlieta, prichádza alebo prechádza cez letisko, na ktoré sa vzťahuje nariadenie 1107/2006, asistenčné služby uvedené v prílohe II k nariadeniu 1107/2006 bez dodatočných poplatkov za predpokladu, že táto osoba spĺňa podmienky ustanovené v normách E.4.7.1, E.4.7.2 a E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Leteckí dopravcovia a riadiace orgány letiska: a) zabezpečujú, aby boli všetci ich zamestnanci vrátane tých, ktorých zamestnáva subdodávateľ, poskytujúci priamu pomoc zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, oboznámení s tým, ako plniť potreby osôb s rôznym zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou; b) poskytujú všetkým svojim zamestnancom pracujúcim na letisku, ktorí prichádzajú do priameho styku s cestujúcou verejnosťou, školenia o s nediskriminácii a informujú ich o zdravotných postihnutiach; c) zabezpečujú, aby sa všetci noví zamestnanci pri nástupe do zamestnania zúčastnili školení v súvislosti s otázkami zdravotného postihnutia a aby boli ich zamestnanci v prípade potreby doškolovali.
12	E.4.12.1	V prípade straty alebo poškodenia invalidných vozíkov, iných mobilných pomôcok alebo pomocných zariadení na letisku alebo pri preprave na palube lietadla sa cestujúcemu, ktorému toto zariadenie patrí, nahradí škoda v súlade s medzinárodnými a vnútroštátnymi právnymi predpismi.
13	E.4.13.1	Povinnosti voči zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou podľa nariadenia 1107/2006 sa neobmedzujú, ani sa ich nemožno vzdať.
14	E.4.14.1	Každá strana dohody určí orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie nariadenia 1107/2006, pokiaľ ide o lety uskutočnené z letísk a na letiská nachádzajúce sa na jeho území. V prípade potreby prijme tento orgán alebo orgány opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou, vrátane súladu s normami kvality uvedenými v norme E.4.9.1. Strany dohody si navzájom oznámia určený orgán alebo orgány.
15	E.4.15.1	<p>Zdravotne postihnutá osoba alebo osoba so zníženou pohyblivosťou, ktorá sa domnieva, že nariadenie 1107/2006 bolo porušené, môže na túto skutočnosť podľa okolností upozorniť riadiaci orgán letiska alebo dotknutého leteckého dopravcu. Ak zdravotne postihnutá osoba alebo osoba so zníženou pohyblivosťou takýmto spôsobom nedosiahne zadostučinenie, sťažnosti v súvislosti s údajným porušením tohto nariadenia sa môžu podávať ktorémukoľvek orgánu alebo orgánom určeným na základe normy E.4.14.1.</p> <p>Strany dohody prijímú opatrenia na informovanie zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou o ich právach na základe nariadenia 1107/2006 a o možnosti podať sťažnosť určenému orgánu alebo orgánom.</p>

Článok	Norma č. (Časť/Predpis#/Článok#/ Norma#)	Norma
16	E.4.16.1	Strany dohody stanovujú pravidlá o sankciách za porušenia nariadenia 1107/2006 a prijímajú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Strana dohody oznámi druhej strane dohody na jej žiadosť ustanovenia týkajúce sa sankcií.

ČASŤ F:

F.1: Smernica Rady 2000/79/ES z 27. novembra 2000, ktorá sa týka Európskej dohody o organizácii pracovného času mobilných pracovníkov civilného letectva, ktorú uzavrela Asociácia európskych leteckých spoločností (AEA), Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF), Európska asociácia civilných letcov (ECA), Európska asociácia regionálnych leteckých spoločností (ERA) a Asociácia nezávislých leteckých dopravcov (IACA)

Článok#/Norma#/ Ods. č. (prílohy)	Norma č. (Časť/Predpis#)	Norma
1	F.1.1.1	Normy a požiadavky uvedené v tejto prílohe sa vzťahujú na pracovný čas mobilných pracovníkov civilného letectva.
2	F.1.2.1	Vymedzenie pojmov v bode 2 smernice Rady 2000/79/EHS sa podľa uplatniteľnosti a vhodnosti vzťahuje na normy a požiadavky týkajúce sa pracovného času mobilných pracovníkov civilného letectva uvedené v tejto prílohe.
3 ods. 1	F.1.3.1	Členovia letovej posádky civilného letectva majú nárok na najmenej štvortýždňovú platenú dovolenku za rok, v súlade s podmienkami pre vznik nároku a poskytovanie takej dovolenky, ktoré stanovujú vnútroštátne právne predpisy a/alebo zvyklosti. Palubní sprievodcovia v civilnom letectve majú nárok na platenú dovolenku za rok v súlade s príslušnými právnymi predpismi strany dohody.
4 bod 1a	F.1.4.1	Mobilný personál civilného letectva má nárok na bezplatné zdravotné vyšetrenie pred nástupom a potom v pravidelných intervaloch.
4 bod 1b	F.1.4.2	Mobilný personál civilného letectva trpiaci zdravotnými problémami, pri ktorých bola uznaná spojitosť so skutočnosťou, že pracuje aj v noci, sa podľa možnosti prevedie na vhodnú mobilnú alebo nemobilnú dennú službu.
4 bod 2	F.1.4.3	Bezplatné hodnotenie zdravotného stavu podlieha lekárskej tajomstvu.
4 bod 3	F.1.4.4	Bezplatné hodnotenie zdravotného stavu sa môže vykonávať v rámci vnútroštátneho zdravotného systému.
5 bod 1	F.1.5.1	Bezpečnosť a ochrana zdravia mobilného personálu je primeraná povahe jeho práce.
5 bod 2	F.1.5.2	Primerané ochranné a preventívne služby alebo zariadenia bezpečnosti a zdravia mobilného personálu civilného letectva sú dostupné v každom čase.
6	F.1.6.1	Vykonávajú sa potrebné opatrenia zabezpečujúce, aby zamestnávateľ, ktorý zamýšľa organizovať prácu podľa určitého rozvrhu, vzal do úvahy všeobecnú zásadu prispôsobenia práce pracovníkovi.

Článok#/Norma#) Odsek č. (prílohy)	Norma č. (Časť/Predpis#)	Norma
7	F.1.7.1	Informácie o osobitných režimoch práce mobilného personálu civilného letectva by sa na vyžiadanie mali predkladať príslušným orgánom.
8 bod 1	F.1.8.1	Pracovný čas by sa mal posudzovať bez ohľadu na akékoľvek budúce právne predpisy strán dohody o lietaní a obmedzeniach času služby a o požiadavkách na odpočinok, a v spojení s vnútroštátnymi právnymi predpismi týkajúcimi sa tejto záležitosti, ktoré by sa mali zohľadňovať vo všetkých súvislostiach.
8 bod 2	F.1.8.2	Maximálny čas služby lietajúceho personálu je obmedzený na 900 hodín. Na tento účel pojem „čas služby lietajúceho personálu“ znamená čas, keď člen mobilného personálu je v pozícii v pilotnej kabíne (v prípade členov letovej posádky) alebo v kabíne (v prípade palubných sprievodcov) od okamihu, keď sa lietadlo prvýkrát pohlo zo svojho parkovacieho miesta na účely vzletu, až do odstavenia na určenom parkovacom mieste a zastavenia všetkých motorov. Za rovnocenný štandard sa považuje odchýlka o 15 % od kvantitatívneho údajá uvedeného v tejto norme v prípade členov letovej posádky a o 20 % v prípade palubných sprievodcov.
8 bod 3	F.1.8.3	Maximálny ročný fond pracovného času musí byť rozložený počas roka čo najrovnomernejšie.
9	F.1.9.1	Mobilný personál civilného letectva musí dostávať dni pracovného voľna bez služby a pracovnej pohotovosti, ktoré sa mu oznámia vopred: a) aspoň 7 dní v každom kalendárnom mesiaci, ktorých súčasťou môže byť aj každá dovolenka na zotavenie vyžadovaná podľa zákona a b) aspoň 96 dní v každom kalendárnom mesiaci, ktorých súčasťou môže byť aj každá dovolenka na zotavenie vyžadovaná podľa zákona. Za rovnocenný štandard sa považuje odchýlka o 20 % od kvantitatívneho údajá uvedeného v tejto norme.