EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.4.2021
COM(2021) 157 final

ANNEX 1

PŘÍLOHA

návrhu rozhodnutí Rady

o podpisu jménem Unie a prozatímním provádění Dohody o letecké dopravě mezi Státem Katar na jedné straně a Evropskou unií a jejími členskými státy na straně druhé

DOHODA O LETECKÉ DOPRAVĚ
MEZI STÁTEM KATAR
NA STRANĚ JEDNÉ
A EVROPSKOU UNIÍ A JEJÍMI ČLENSKÝMI STÁTY
NA STRANĚ DRUHÉ

OBSAH

ČLÁNEK 1: Definice

HLAVA I: HOSPODÁŘSKÁ USTANOVENÍ

ČLÁNEK 2: Udělení práv
ČLÁNEK 3: Provozní oprávnění
ČLÁNEK 4: Zamítnutí, zrušení, pozastavení a omezení oprávnění
ČLÁNEK 5: Liberalizace vlastnictví a kontroly
ČLÁNEK 6: Dodržování právních a správních předpisů
ČLÁNEK 7: Spravedlivá hospodářská soutěž
ČLÁNEK 8: Obchodní příležitosti
ČLÁNEK 9: Cla
ČLÁNEK 10: Poplatky za užívání
ČLÁNEK 11: Tarify a sazby
ČLÁNEK 12: Statistiky

HLAVA II: SPOLUPRÁCE V OBLASTI REGULACE

ČLÁNEK 13: Bezpečnost letectví
ČLÁNEK 14: Ochrana letectví před protiprávními činy
ČLÁNEK 15: Uspořádání letového provozu
ČLÁNEK 16: Životní prostředí
ČLÁNEK 17: Odpovědnost leteckého dopravce
ČLÁNEK 18: Ochrana spotřebitele
ČLÁNEK 19: Počítačové rezervační systémy
ČLÁNEK 20: Sociální aspekty

HLAVA III: INSTITUCIONÁLNÍ USTANOVENÍ

ČLÁNEK 21: Výklad a provádění
ČLÁNEK 22: Smíšený výbor
ČLÁNEK 23: Řešení sporů a rozhodčí řízení
ČLÁNEK 24: Vztah k jiným dohodám

ČLÁNEK 25: Změny

ČLÁNEK 26: Přistoupení nových členských států Evropské unie

ČLÁNEK 27: Vypovězení dohody

ČLÁNEK 28: Registrace dohody

ČLÁNEK 29: Vstup v platnost, prozatímní provádění a depozitář

PŘÍLOHA 1: Přechodná ustanovení

PŘÍLOHA 2: Zeměpisná použitelnost přepravních práv páté svobody na služby určené pouze k přepravě nákladu

STÁT KATAR (dále jen „Katar“)

na straně jedné

a

BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ,

BULHARSKÁ REPUBLIKA,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO,

ESTONSKÁ REPUBLIKA,

IRSKO,

ŘECKÁ REPUBLIKA,

ŠPANĚLSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

FRANCOUZSKÁ REPUBLIKA,

CHORVATSKÁ REPUBLIKA,

ITALSKÁ REPUBLIKA,

KYPERSKÁ REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITEVSKÁ REPUBLIKA,

LUCEMBURSKÉ VELKOVÉVODSTVÍ,

MAĎARSKO,

MALTA,

NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

RAKOUSKÁ REPUBLIKA,

POLSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

RUMUNSKO,

REPUBLIKA SLOVINSKO,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FINSKÁ REPUBLIKA,

ŠVÉDSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

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

a EVROPSKÁ UNIE

na straně druhé;

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

PŘEJÍCE SI prosazovat své zájmy v oblasti letecké dopravy jako prostředek přispívající k užším politickým a hospodářským vztahům mezi stranami;

UZNÁVAJÍCE význam účinného propojení letecké dopravy při podpoře obchodu, cestovního ruchu, investic a hospodářského a sociálního rozvoje;

PŘEJÍCE SI posílit letecké služby a prosazovat mezinárodní letecký systém, který je založen na nediskriminaci a spravedlivých a rovných příležitostech pro letecké dopravce v hospodářské soutěži;

PŘEJÍCE SI zajistit nejvyšší stupeň bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy v letecké dopravě a potvrzujíce své vážné obavy z činů či hrozeb zaměřených proti ochraně letadel před protiprávními činy, které ohrožují bezpečnost osob či majetku, mají negativní dopad na provoz letecké dopravy a narušují důvěru cestujících v bezpečnost civilního letectví;

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

ODHODLÁNY maximalizovat potenciální přínosy spolupráce v oblasti právních předpisů;

UZNÁVAJÍCE významné potenciální přínosy, které mohou vyplynout z konkurenčních leteckých služeb a životaschopných odvětví leteckých služeb;

PŘEJÍCE SI podporovat spravedlivou hospodářskou soutěž, uznávajíce, že některé subvence mohou nepříznivě ovlivnit hospodářskou soutěž a ohrozit základní cíle této dohody, a uznávajíce, že pokud pro letecké dopravce neexistují rovné podmínky, nemusí být potenciálních přínosů dosaženo;

HODLAJÍCE vycházet z rámce stávajících dohod a ujednání mezi stranami s cílem otevřít přístup na trhy a získat maximální výhody pro cestující, zasilatele, letecké dopravce a letiště a jejich zaměstnance, společnosti a další subjekty, které budou mít prospěch nepřímo;

POTVRZUJÍCE význam ochrany životního prostředí při rozvoji a provádění politiky mezinárodního letectví;

POTVRZUJÍCE potřebu bezodkladných opatření k řešení změny klimatu a další spolupráce při snižování emisí skleníkových plynů v odvětví letecké dopravy v souladu se svými mezinárodními závazky v této záležitosti, včetně příslušných nástrojů Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO);

POTVRZUJÍCE význam ochrany zájmů spotřebitelů a spolupráce za účelem dosažení vysoké

úrovně ochrany spotřebitele;

UZNÁVAJÍCE, že větší obchodní příležitosti nemají narušit pracovní nebo s prací související normy stran, a znovu potvrzujíce význam toho, že je nutno uvážit účinky této dohody na pracovní síly, zaměstnanost a pracovní podmínky a výhody dosažené kombinací významných hospodářských přínosů v důsledku otevřených a konkurenčních trhů a přísných pracovních norem;

VĚDOMY SI přání prozkoumat způsoby, jak zlepšit přístup odvětví letecké dopravy ke kapitálu pro další rozvoj letecké dopravy;

PŘEJÍCE SI uzavřít dohodu o letecké dopravě, která doplní úmluvu,

SE DOHODLY TAKTO:

ČLÁNEK 1

Definice

Není-li stanoveno jinak, mají pro účely této dohody uvedené pojmy následující význam:

1. „dohodou“ se rozumí tato dohoda, veškeré její přílohy a veškeré její změny;

2. „leteckou dopravou“ se rozumí přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty uskutečněná odděleně či společně letadlem, poskytovaná veřejnosti za úplatu nebo nájemné, včetně pravidelných a nepravidelných leteckých služeb;

3. „zjištěním o státní příslušnosti“ se rozumí zjištění, že letecký dopravce, který navrhuje provozování leteckých služeb podle této dohody, splňuje požadavky stanovené v článku 3 této dohody, pokud jde o vlastnictví, účinnou kontrolu a hlavní místo podnikání;

4. „příslušnými orgány“ se rozumí vládní organizace či subjekty odpovědné za výkon správních funkcí podle této dohody;

5. „počítačovým rezervačním systémem“ se rozumí počítačový systém obsahující informace mimo jiné o letových řádech, volné kapacitě a tarifech více než jednoho leteckého dopravce s možností nebo bez možnosti provádět rezervace nebo vystavovat letenky, jsou-li některé nebo všechny tyto služby dostupné předplatitelům. Pro účely této dohody se „počítačovým rezervačním systémem“ rozumí rovněž „globální distribuční systémy“, pokud obsahují produkty letecké dopravy;

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

a) všechny změny, které vstoupily v platnost podle čl. 94 písm. a) úmluvy a byly ratifikovány Katarem i dotčeným členským státem EU nebo dotčenými členskými státy EU, jichž se daná otázka týká, a

b) veškeré přílohy nebo jejich změny přijaté podle článku 90 úmluvy, pokud je taková příloha či změna kdykoliv účinná pro Katar a dotčený členský stát EU nebo dotčené členské státy EU, jichž se daná otázka týká;

7. „diskriminací“ se rozumí jakékoli rozlišování bez objektivního důvodu;

8. „tarify“ se rozumí ceny, které se platí leteckým dopravcům, jejich zástupcům nebo

jiným prodejcům letenek za leteckou přepravu cestujících (včetně jakéhokoli jiného druhu dopravy v návaznosti na tuto přepravu), a podmínky pro použití těchto cen, včetně odměn a podmínek nabízených službám zástupců a jiným pomocným službám;

9. „zjištěním o způsobilosti“ se rozumí zjištění, že letecký dopravce, který navrhuje provozování leteckých služeb podle této dohody, má uspokojivou finanční způsobilost a přiměřené zkušenosti s řízením pro provozování takovýchto služeb a je připraven dodržovat právní a správní předpisy a požadavky, které upravují provozování takových služeb;

10. „úplnými náklady“ se rozumí náklady na poskytnutou službu a přiměřený poplatek za administrativní režijní náklady;

11. „mezinárodní leteckou dopravou“ se rozumí letecká doprava, která využívá vzdušný prostor nad územím více než jednoho státu;

12. „stranami“ se rozumí Katar na straně jedné a Evropská unie a její členské státy na straně druhé;

13. „hlavním místem podnikání“ se rozumí ústředí nebo sídlo leteckého dopravce na území strany, ve kterém jsou vykonávány hlavní finanční funkce a provozní řízení leteckého dopravce, včetně řízení zachování letové způsobilosti;

14. „sazbami“ se rozumí ceny, které se platí za leteckou přepravu nákladu (včetně jakéhokoli jiného druhu dopravy v návaznosti na tuto přepravu), a podmínky pro použití těchto cen, včetně odměn a podmínek nabízených službám zástupců a jiným pomocným službám;

15. „odbavováním vlastními silami“ se rozumí situace, kdy si uživatel letiště sám zajišťuje přímo jednu nebo více kategorií služeb pozemního odbavování a neuzavírá žádnou smlouvu jakéhokoliv druhu s třetí osobou pro poskytování těchto služeb; pro účely této definice není za třetí osobu mezi samotnými uživateli letiště považován uživatel, který:

a) má většinový podíl u jiného uživatele nebo

b) většinový podíl u obou drží jediný subjekt;

16. „závažným narušením ekonomiky Kataru nebo členského státu EU“ se rozumí mimořádná, dočasná (buď krátkodobá, nebo dlouhodobá) a významná krize, která má dopad na celou ekonomiku Kataru nebo členského státu EU, a nikoli na konkrétní region nebo hospodářský sektor;

17. „přistáním pro neobchodní účely“ se rozumí přistání za jakýmkoli jiným účelem, než je nástup na palubu nebo výstup cestujících anebo nakládka či vykládka zavazadel, nákladu a/nebo pošty v letecké dopravě;

18. „subvencí“ se rozumí jakýkoli finanční příspěvek poskytnutý vládou nebo jakýmkoli jiným veřejným subjektem na jakékoli úrovni, mimo jiné:

i. přímý převod peněžních prostředků a potenciální přímý převod peněžních prostředků nebo závazků;
ii. prominutí nebo nevybrání příjmů, které jsou jinak splatné;
iii. poskytování zboží nebo služeb kromě obecné infrastruktury, nebo pořízení zboží či služeb, nebo
iv. provádění plateb do mechanismu financování nebo pověření soukromého subjektu nebo nařízení soukromému subjektu, aby vykonával jednu nebo více funkcí popsaných v bodech i), ii) a iii), jež by za běžných okolností prováděla vláda nebo jiný veřejný subjekt a jež se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami,

které jsou právně nebo fakticky omezené na některé letecké dopravce a poskytují výhodu leteckému dopravci nebo leteckým dopravcům. Má se za to, že finanční intervence provedená vládou nebo jiným veřejným subjektem nepředstavuje výhodu, pokud by tutéž finanční intervenci provedl soukromý subjekt na trhu vedený obchodním zájmem;

19. v případě Kataru se „územím“ rozumí území definované v článku 2 úmluvy. V případě Evropské unie a jejích členských států se „územím“ rozumí pevninské území, vnitřní vody a teritoriální moře členských států, na které se vztahují Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie za podmínek v nich stanovených, a vzdušný prostor nad nimi;

20. „uživatelským poplatkem“ se rozumí poplatek uložený leteckým dopravcům za použití letiště, letištního zařízení na ochranu životního prostředí, leteckých navigačních zařízení, zařízení nebo služeb na ochranu letectví před protiprávními činy, včetně souvisejících služeb a zařízení.

HLAVA I

HOSPODÁŘSKÁ USTANOVENÍ

ČLÁNEK 2

Udělení práv

Seznam tras

1. Každá strana umožní leteckým dopravcům druhé strany provozovat dopravu na níže specifikovaných trasách:

   a) v případě leteckých dopravců Kataru:

      jakákoli místa v Kataru – jakákoli mezilehlá místa – jakákoli místa v Evropské unii – jakákoli vzdálenější místa

   b) v případě leteckých dopravců Evropské unie:

      jakákoli místa v Evropské unii – jakákoli mezilehlá místa – jakákoli místa v Kataru – jakákoli vzdálenější místa

Pro účely použití výše uvedeného seznamu tras:

„jakýmikoli místy“ se rozumí jedno nebo několik míst,

„jakýmikoli místy v Evropské unii“ se rozumí jedno nebo několik míst v rámci jednoho členského státu EU nebo v různých členských státech EU, a to buď samostatně, nebo v kombinaci, v jakémkoliv pořadí.

Přepravní práva

2. Každá strana udělí druhé straně následující práva pro výkon mezinárodní letecké dopravy leteckými dopravci druhé strany na nediskriminačním základě:

   a) právo přelétat nad jejím územím bez přistání;

   b) právo přistávat na jejím území pro neobchodní účely;

   c) právo uskutečňovat pravidelnou a nepravidelnou mezinárodní osobní, kombinovanou a nákladní leteckou dopravu:

i) pro letecké dopravce Kataru právo provozovat mezinárodní leteckou dopravu mezi jakýmikoli místy v Kataru a jakýmikoli místy v Evropské unii s

A) přepravními právy třetí a čtvrté svobody bez omezení, pokud jde o trasy, kapacitu a/nebo frekvenci, a

B) přepravními právy páté svobody pro služby určené pouze k přepravě nákladu mezi Evropskou unií a mimo místa uvedená v příloze 2 oddíle 1, pokud výkon přepravních práv páté svobody nepřesáhne sedm (7) týdenních frekvencí na každý členský stát EU;

ii) pro letecké dopravce Evropské unie právo provozovat mezinárodní leteckou dopravu mezi jakýmikoli místy v Evropské unii a jakýmikoli místy v Kataru s

A) přepravními právy třetí a čtvrté svobody bez omezení, pokud jde o trasy, kapacitu a/nebo frekvenci, a

B) přepravními právy páté svobody pro služby určené pouze k přepravě nákladu mezi Katarem a mimo místa uvedená v příloze 2 oddíle 2, pokud výkon přepravních práv páté svobody nepřesáhne sedm (7) týdenních frekvencí na každý členský stát EU.

Na výkon těchto přepravních práv se vztahují přechodná ustanovení obsažená v příloze 1 této dohody; a

aby se předešlo pochybnostem, pro ty členské státy EU, které mají ve svých stávajících dvoustranných dohodách o leteckých službách a ujednáních s Katarem sedm (7) nebo méně týdenních frekvencí s přepravními právy páté svobody pro služby určené pouze k přepravě nákladu, bude celkový počet týdenních frekvencí dostupných pro dopravce obou stran na konci přechodného období činit sedm (7);

d) práva jinak stanovená v této dohodě.

Flexibilita provozu

3. Letečtí dopravci každé strany mohou u jakéhokoli letu nebo u všech letů na trasách uvedených v odstavci 1 podle vlastního uvážení:

a) provozovat lety v jednom směru nebo obou směrech;

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

c) obsluhovat mezilehlá místa a vzdálenější místa a místa na území stran v jakékoli

kombinaci a pořadí podle ustanovení odstavce 2;

d) vynechat přistání na jakémkoli místě nebo místech;

e) přenést dopravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo na jakémkoli místě (změna letadla);

f) provádět mezipřistání na jakýchkoli místech na území jedné ze stran i mimo ně;

g) vykonávat tranzitní dopravu přes území druhé strany;

h) kombinovat přepravu ve stejném letadle bez ohledu na to, kde tato přeprava začíná, a

i) poskytovat přepravní služby do více než jednoho místa v rámci téhož členského státu EU nebo v rámci Kataru u stejné služby (co-terminalisation).

Flexibilitu provozu stanovenou v písmenech a) až i) tohoto odstavce lze uplatňovat bez omezení směru nebo zeměpisného omezení a bez ztráty jakéhokoli práva na výkon jiné dopravy povolené podle této dohody, pokud:

i) služby leteckých dopravců Kataru obsluhují jakékoli místo v Kataru;

ii) služby leteckých dopravců Evropské unie obsluhují jakékoli místo v Evropské unii.

4. Každá strana umožní každému leteckému dopravci druhé strany určit frekvenci a kapacitu mezinárodní letecké dopravy, kterou nabízí, na základě tržních obchodních úvah. V souladu s tímto právem neomezí žádná strana jednostranně objem dopravy, frekvenci či pravidelnost služeb, směrování, původ a místo určení dopravy nebo typ či typy letadla provozované leteckými dopravci druhé strany, s výjimkou celních, technických, provozních důvodů, důvodu bezpečnosti uspořádání letového provozu, důvodů týkajících se ochrany životního prostředí nebo zdraví, nebo není-li stanoveno v této dohodě jinak.

5. Žádné ustanovení této dohody neuděluje leteckým dopravcům:

a) Kataru právo vzít v jakémkoli členském státě EU na palubu cestující, zavazadla, náklad a/nebo poštu přepravované za úplatu nebo nájemné a směřující do jiného místa v témže členském státě EU;

b) Evropské unie právo vzít v Kataru na palubu cestující, zavazadla, náklad a/nebo poštu přepravované za úplatu nebo nájemné a směřující do jiného místa v Kataru.

ČLÁNEK 3

Provozní oprávnění

1. Po obdržení žádosti o provozní oprávnění od leteckého dopravce jedné strany udělí příslušné orgány druhé strany příslušná provozní oprávnění a technická povolení s minimálním procedurálním zpožděním za předpokladu, že:

a) v případě leteckého dopravce Kataru:

i) letecký dopravce má hlavní místo podnikání v Kataru a má platnou provozní licenci v souladu s právem Kataru;

ii) Katar nad leteckým dopravcem vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu a

iii) letecký dopravce je přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu vlastněn a fakticky kontrolován Katarem a/nebo jeho státními příslušníky;

b) v případě leteckého dopravce Evropské unie:

i) letecký dopravce je podle Smluv EU usazen na území Evropské unie a je držitelem platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie;

ii) členský stát EU odpovědný za vydání osvědčení leteckého provozovatele nad leteckým dopravcem vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu a je jednoznačně určen příslušný orgán a

iii) letecký dopravce je přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu vlastněn a fakticky kontrolován jedním členským státem nebo členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu a/nebo státními příslušníky těchto států;

c) jsou dodržena ustanovení obsažená v článcích 13 a 14 této dohody a

d) letecký dopravce splňuje podmínky stanovené právními a správními předpisy, které na provozování mezinárodní letecké dopravy běžně uplatňuje strana posuzující žádost.

2. Při udělování provozních oprávnění a technických povolení zachází každá strana se všemi dopravci druhé strany nediskriminačním způsobem.

3. Po obdržení žádosti o provozní oprávnění od leteckého dopravce jedné strany uzná druhá strana zjištění o způsobilosti a/nebo státní příslušnosti, která první strana učinila v souvislosti s uvedeným leteckým dopravcem, jako by tato zjištění byla učiněna jejími vlastními příslušnými orgány, a dále již tyto záležitosti nezkoumá s výjimkou situací uvedených v čl. 4 odst. 2 této dohody. Aby se předešlo pochybnostem, tento odstavec se nevztahuje na uznávání zjištění učiněných v souvislosti s bezpečnostními osvědčeními či licencemi, ujednáními o ochraně před protiprávními činy nebo pojistným krytím.

ČLÁNEK 4

Zamítnutí, zrušení, pozastavení a omezení oprávnění

1. Kterákoli strana může zamítnout, zrušit, pozastavit, podmínit nebo omezit provozní oprávnění či technická povolení nebo jinak zamítnout, pozastavit, podmínit nebo omezit provoz leteckého dopravce druhé strany, pokud:

a) v případě leteckého dopravce Kataru:

i) letecký dopravce nemá hlavní místo podnikání v Kataru nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Kataru;

ii) Katar nad leteckým dopravcem nevykonává či neudržuje faktickou regulační kontrolu nebo

iii) letecký dopravce není přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu vlastněn nebo není fakticky kontrolován Katarem a/nebo státními příslušníky Kataru;

b) v případě leteckého dopravce Evropské unie:

i) letecký dopravce není podle Smluv EU usazen na území Evropské unie nebo

nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie;

ii) členský stát EU odpovědný za vydání osvědčení leteckého provozovatele nad leteckým dopravcem nevykonává nebo neudržuje faktickou regulační kontrolu nebo není jednoznačně určen příslušný orgán nebo

iii) letecký dopravce není přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu vlastněn nebo není fakticky kontrolován jedním členským státem nebo členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu a/nebo státními příslušníky těchto států;

c) letecký dopravce nedodržel právní a správní předpisy uvedené v článku 6 této dohody a/nebo právní a správní předpisy, které na provozování mezinárodní letecké dopravy běžně uplatňuje strana posuzující žádost.

2. Má-li strana dostatečný důvod domnívat se, že se letecký dopravce druhé strany nachází v jakékoli ze situací uvedených v odstavci 1, může tato strana požádat o konzultace s druhou stranou.

3. Tyto konzultace se zahájí co nejdříve a nejpozději do třiceti (30) dnů od obdržení takové žádosti. Pokud není do třiceti (30) dnů nebo v dohodnuté lhůtě od data zahájení těchto konzultací dosaženo uspokojivé dohody nebo není-li přijato dohodnuté nápravné opatření, je to důvodem pro stranu, která požádala o konzultace, aby přistoupila k zamítnutí, zrušení, pozastavení, podmínění nebo omezení provozního oprávnění či technických povolení leteckého dopravce druhé strany, aby byl zajištěn soulad s ustanoveními tohoto článku.

4. Aniž je dotčen odstavec 3, může strana s ohledem na odst. 1 písm. c) přijmout okamžité nebo naléhavé opatření, vyžaduje-li to mimořádná situace nebo aby se zabránilo dalšímu nesouladu. Aby se předešlo pochybnostem, další nesoulad předpokládá, že otázka nesouladu již byla řešena mezi příslušnými orgány stran.

ČLÁNEK 5

Liberalizace vlastnictví a kontroly

Strany uznávají potenciální přínosy postupné liberalizace vlastnictví a kontroly svých leteckých dopravců. Strany se dohodly, že v příhodném okamžiku prozkoumají ve smíšeném výboru vzájemnou liberalizaci vlastnictví a kontroly leteckých dopravců. Na základě tohoto zkoumání může smíšený výbor doporučit změny této dohody v souladu s článkem 25 této dohody.

ČLÁNEK 6

Dodržování právních a správních předpisů

1. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm či jeho opouštění dodrží letečtí dopravci druhé strany právní a správní předpisy, které se týkají příletu či odletu letadla provozujícího mezinárodní leteckou dopravu na/z území této strany nebo provozu takového letadla na jejím území.

2. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm či jeho opouštění musí cestující, posádka, zavazadla, náklad a/nebo pošta leteckých dopravců druhé strany splnit, nebo musí být jejich jménem splněny, její právní a správní předpisy, které se týkají vstupu či odletu cestujících, posádky, zavazadel, nákladu a/nebo pošty na palubě letadla na/z území této strany nebo provozu letadla na jejím území (včetně předpisů, které se vztahují na vstup, celní odbavení, přistěhovaleckou kontrolu, pasy, clo a karanténu, nebo v případě pošty včetně poštovních předpisů).

3. Strany na svém příslušném území povolí leteckým dopravcům druhé strany přijmout opatření, která zajišťují, aby byly přepraveny pouze osoby s cestovními doklady, jež se vyžadují pro vstup na území druhé strany nebo pro tranzit přes toto území.

ČLÁNEK 7

Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Strany se dohodly, že jejich letečtí dopravci požívají spravedlivých a rovných příležitostí v hospodářské soutěži při poskytování služeb letecké dopravy.

2. Strany:

a) zakážou a, pokud existují, odstraní v rámci svých pravomocí a s použitím svých vnitřních postupů a procesů veškeré formy diskriminace nebo nekalé praktiky, které by mohly nepříznivě ovlivnit spravedlivé a rovné příležitosti leteckých dopravců druhé strany v hospodářské soutěži při poskytování služeb letecké dopravy;

b) neposkytnou ani nepovolí subvence pro jakéhokoli leteckého dopravce, pokud by tyto subvence nepříznivě ovlivnily spravedlivé a rovné příležitosti leteckých dopravců druhé strany v hospodářské soutěži při poskytování služeb letecké dopravy.

3. Aniž je dotčen odst. 2 písm. b), lze poskytnout:

a) podporu insolventním leteckým dopravcům nebo leteckým dopravcům v problémech, pokud:

i) je tato podpora podmíněna důvěryhodným restrukturalizačním plánem založeným na realistických předpokladech s cílem zajistit návrat insolventního leteckého dopravce nebo leteckého dopravce v problémech v přiměřené lhůtě k dlouhodobé životaschopnosti, a

ii) dotčený letecký dopravce, jeho investoři nebo akcionáři se sami významně podílejí na nákladech restrukturalizace;

b) dočasnou podporu likvidity leteckému dopravci v problémech ve formě půjček nebo úvěrových záruk omezených na částku potřebnou k pouhému udržení dotčeného leteckého dopravce v provozu po dobu nezbytnou k vypracování restrukturalizačního nebo likvidačního plánu;

c) za předpokladu, že jsou omezeny na minimální částky potřebné k dosažení jejich cíle a že účinky na poskytování služeb letecké dopravy jsou omezeny na minimum:

i) subvence určené k náhradě škod způsobených přírodními pohromami;

ii) v případě Kataru subvence, které mají napravit závažné narušení jeho ekonomiky; a v případě EU a jejích členských států subvence, které mají napravit závažné narušení ekonomiky jednoho nebo několika členských států EU;

d) subvence pro letecké dopravce, kteří jsou pověřeni provozováním jasně definovaných závazků veřejné služby nezbytných pro uspokojení základních dopravních potřeb obyvatelstva, které nemohou uspokojit pouze tržní síly, pokud jsou tyto subvence omezeny na přiměřenou odměnu za poskytování dotčených leteckých služeb.

4. Strany zajistí, aby každý z jejich leteckých dopravců, kteří poskytují služby letecké dopravy podle této dohody, alespoň jednou za rok zveřejnil účetní závěrku a přílohu k účetní závěrce, které byly podrobeny externímu auditu v souladu s mezinárodně uznávanými standardy účetního a podnikového výkaznictví, jako jsou Mezinárodní standardy účetního výkaznictví, a aby v případě, že strana poskytne subvenci, byla tato subvence v účetní závěrce vykázána samostatně.

5. Každá strana poskytne druhé straně na její žádost do 30 dnů, pokud se strany nedohodnou jinak, finanční výkazy a veškeré další informace, které mohou být přiměřeně k dispozici, včetně informací o záležitostech, na které se vztahuje odstavec 4, které může druhá strana důvodně požadovat, aby se ověřilo, že jsou ustanovení tohoto článku

dodržována. Předložení těchto informací, které jsou z obchodního hlediska citlivé, podléhá důvěrnému zacházení dožadující stranou.

6. Každá strana za použití svých vnitřních postupů a procesů zavede a uplatňuje opatření, která jejím leteckým dopravcům účinně zakazují a zabraňují:

a) účastnit se jednání ve vzájemné shodě vyplývajících z výslovné nebo implicitní dohody nebo rozhodnutí mezi soutěžiteli, jejichž cílem nebo účinkem je znemožnění, omezení nebo narušení hospodářské soutěže. Tento zákaz může být prohlášen za neúčinný, pokud tyto dohody, rozhodnutí nebo jednání přispívají k lepšímu poskytování nebo distribuci služeb nebo k podpoře technického či hospodářského pokroku, přičemž vyhrazují spotřebitelům přiměřený podíl na výhodách z toho vyplývajících, a pokud: i) neukládají dotčeným společnostem omezení, jež nejsou k dosažení těchto cílů nezbytná; ii) neumožňují těmto společnostem vyloučit hospodářskou soutěž ve vztahu k podstatné části služeb tímto dotčených;

b) zneužívat dominantního postavení způsobem, který může nepříznivě ovlivnit poskytování služeb letecké dopravy na/z území dotčené strany a

c) spojování leteckých dopravců ve vzájemné shodě, jež významně brání účinné hospodářské soutěži, zejména v důsledku vytvoření nebo posilování dominantního postavení.

7. Pokud se strana (dále jen „jednající strana“) domnívá, že spravedlivé a rovné příležitosti jejích dopravců v hospodářské soutěži jsou nepříznivě ovlivněny:

a) diskriminací nebo nekalými praktikami zakázanými podle odst. 2 písm. a);

b) subvencí zakázanou podle odst. 2 písm. b), jinou než uvedenou v odstavci 3;

c) nedodržením povinností týkajících se transparentnosti stanovených v odstavcích 4 a 5 nebo

d) nesplněním povinností stanovených v odstavci 6 druhou stranou;

může postupovat v souladu s odstavci 8 až 10.

8. Jednající strana předloží druhé straně písemnou žádost o konzultace, k níž je přiložena písemná zpráva obsahující její připomínky a věcné důkazy. Konzultace se zahájí do třiceti (30) dnů od obdržení žádosti, pokud se strany nedohodnou jinak. O konzultaci lze požádat prostřednictvím smíšeného výboru.

9. Pokud jednající strana a druhá strana nedosáhnou v této záležitosti dohody do šedesáti (60) dnů od zahájení konzultací nebo v jiné lhůtě dohodnuté stranami nebo smíšeným

výborem, může jednající strana přijmout opatření vůči leteckým dopravcům, kteří se podíleli na sporném jednání nebo kteří měli prospěch z uvedené diskriminace, nekalých praktik nebo subvencí. Jednající strana oznámí písemně druhé straně opatření, která mají být přijata, nejméně patnáct (15) dnů před provedením jakéhokoli takového opatření.

10. Opatření přijatá podle předchozího odstavce musí být vhodná, přiměřená a co do rozsahu a doby trvání omezená na to, co je nezbytně nutné, s cílem zmírnit újmu působenou dopravcům jednající strany a odstranit neoprávněnou výhodu získanou dopravci, proti nimž jsou opatření namířena.

11. Žádným krokem a opatřením přijatým podle odstavce 9 není dotčeno právo kterékoli strany odvolat se na postup pro řešení sporů stanovený v článku 23 této dohody.

12. Pokud jsou záležitosti týkající se tohoto článku předloženy k postupu pro řešení sporů stanovenému v článku 23 této dohody, zkrátí se lhůty uvedené v odstavcích 10, 11 a 12 uvedeného článku na polovinu.

13. Žádným ustanovením této dohody nejsou nijak dotčeny, omezeny nebo ohroženy příslušnost nebo pravomoci orgánů pro hospodářskou soutěž stran nebo soudů, které rozhodnutí uvedených orgánů přezkoumávají. Žádným opatřením přijatým kteroukoli stranou podle odstavce 9 tohoto článku nejsou dotčeny žádné případné kroky a opatření přijaté uvedenými orgány a soudy, včetně kroků a opatření jednající strany. Rozhodnutí soudů, které přezkoumávají kroky a opatření uvedených příslušných orgánů, jsou vyloučena z mechanismu pro řešení sporů stanoveného v článku 23 této dohody.

ČLÁNEK 8

Obchodní příležitosti

Podnikání

1. Strany souhlasí s tím, že by překážky bránící podnikání, s nimiž se potýkají provozovatelé obchodní letecké dopravy, omezily přínosy, jichž má tato dohoda dosáhnout. Strany proto zahájí účinný a vzájemný postup odstraňování překážek bránících podnikání provozovatelů obchodní letecké dopravy obou stran, pokud takové překážky mohou bránit obchodnímu provozu, narušovat hospodářskou soutěž nebo nepříznivě ovlivňovat rovné příležitosti k hospodářské soutěži.

2. Smíšený výbor zřízený podle článku 22 této dohody vypracuje postup spolupráce v souvislosti s podnikáním a obchodními příležitostmi. V souladu s článkem 22 této dohody může strana požádat o svolání smíšeného výboru za účelem projednání jakékoli otázky týkající se uplatňování tohoto článku.

Zástupci leteckých dopravců

3. Letečtí dopravci každé strany mají právo libovolně zřídit na území druhé strany kanceláře a zařízení nezbytné pro poskytování letecké dopravy a pro propagaci a prodej letecké dopravy a související činnosti, včetně práva prodávat a vystavovat své vlastní letenky a/nebo letecké nákladní listy, jakož i letenky a/nebo letecké nákladní listy jakéhokoliv jiného leteckého dopravce.

4. V souladu s právními a správními předpisy druhé strany, které se vztahují na vstup, pobyt a zaměstnání, jsou letečtí dopravci každé strany oprávněni vyslat a udržovat na území druhé strany řídící, prodejní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný pro podporu poskytování letecké dopravy. Obě strany usnadní a urychlí udělování případných pracovních povolení pro personál zaměstnaný v kancelářích v souladu s tímto odstavcem, včetně personálu vykonávajícího některé dočasné úkoly po dobu nepřesahující devadesát (90) dnů, a to za dodržení příslušných platných právních a správních předpisů. Letečtí dopravci obou stran se mohou svobodně rozhodnout, zda budou pracovat s obchodním zástupcem podle svého výběru na území druhé strany, nebo bez něj.

Pozemní odbavování

5. Každý letecký dopravce má s ohledem na pozemní odbavování na území druhé strany:

a) právo vykonávat vlastní pozemní odbavování (pozemní odbavování vlastními silami) nebo

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

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

Přidělování letištních časů na letištích

6. Každá strana zajistí, aby její předpisy, pokyny a postupy pro přidělování letištních časů na letištích na jejím území byly uplatňovány transparentním, účinným a nediskriminačním způsobem a včas.

Provozní plány, programy a letové řády

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

Prodej, místní výdaje a převod finančních prostředků

8. Kterýkoliv letecký dopravce každé strany může uskutečňovat prodej letecké dopravy a souvisejících služeb na území druhé strany přímo a/nebo dle svého uvážení prostřednictvím obchodních zástupců, jiných zprostředkovatelů jmenovaných leteckým dopravcem nebo prostřednictvím internetu či jakéhokoli jiného dostupného prostředku. Každý letecký dopravce má právo takovou dopravu a související služby prodávat a kdokoliv má právo takovou dopravu a související služby zakoupit v měně dotčeného území nebo ve volně směnitelných měnách.

9. Leteckým dopravcům každé strany se povoluje uhradit místní náklady, včetně, ale nikoliv pouze na zakoupení pohonných hmot na území druhé strany v místní měně. Dle svého uvážení mohou letečtí dopravci každé strany uhradit takové náklady na území druhé strany ve volně směnitelných měnách podle tržního směnného kurzu.

10. Každý letecký dopravce má právo na žádost směňovat místní příjmy do volně směnitelných měn a kdykoli je převádět jakýmkoli způsobem z území druhé strany do země dle svého výběru. Směna a převod se povolují neprodleně bez jakýchkoli omezení či zdanění, jež se na ně vztahují, v tržním směnném kurzu platném pro běžné transakce a převody v den, kdy dopravce podá původní žádost o převod, a nepodléhají žádným poplatkům s výjimkou těch, jež si obvykle za takovouto směnu a převod účtují banky.

Ujednání o marketingové spolupráci

11. Při provozování či poskytování služeb podle této dohody může kterýkoli letecký dopravce některé ze stran uzavřít ujednání o marketingové spolupráci, například prostřednictvím ujednání o nákupu vyhrazené kapacity míst nebo ujednání o společném označování linek:

a) s kterýmkoliv leteckým dopravcem či dopravci stran;

b) s kterýmkoliv leteckým dopravcem či dopravci třetí země a/nebo

c) s kterýmkoli dopravcem v oblasti povrchové (pozemní či námořní) dopravy z kterékoli země

za podmínky, že i) letecký dopravce provozující službu je držitelem příslušných přepravních práv; ii) dopravci nabízející službu na trhu jsou držiteli příslušných povolení pro dané trasy na seznamu tras a iii) ujednání splňují regulační požadavky, jež se na tato ujednání obvykle vztahují.

12. Při provozování nebo poskytování služeb podle této dohody může jakýkoli letecký dopravce strany uzavřít ujednání o marketingové spolupráci v oblastech, jako je ujednání o nákupu vyhrazené kapacity míst nebo ujednání o společném označování linek, s dopravcem, který působí ve vnitrostátním sektoru, pokud i) se jedná o součást mezinárodní přepravy a ii) ujednání splňují požadavky, jež se na tato ujednání obvykle vztahují. Pro účely tohoto odstavce se vnitrostátním sektorem rozumí (je-li dopravcem provozujícím službu dopravce Evropské unie) trasa na území některého z členských států EU a v případě, že je dopravcem provozujícím službu letecký dopravce Kataru, trasa na území Kataru.

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

Intermodální služby

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

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

Franšízování / značky

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

Pronájem

17. Strany poskytují leteckým dopravcům druhé strany právo poskytovat služby podle této dohody:

a) s použitím letadla pronajatého bez posádky od jakéhokoli pronajímatele;

b) s použitím letadla pronajatého s posádkou od jiných leteckých dopravců téže strany jako nájemce;

c) s použitím letadla pronajatého s posádkou od leteckých dopravců jiné země, než je země strany nájemce, za předpokladu, že je pronájem odůvodněný mimořádnými potřebami, sezónními potřebami kapacity nebo provozními obtížemi nájemce a pronájem nepřesáhne dobu, která je nezbytně nutná k uspokojení uvedených potřeb nebo k překonání uvedených obtíží.

Dotčené strany mohou vyžadovat, aby smlouvy o pronájmu schválily jejich příslušné orgány za účelem ověření souladu s podmínkami stanovenými v tomto odstavci a s použitelnými požadavky na bezpečnost a ochranu. Pokud však strana takové schválení požaduje, vynasnaží se urychlit schvalovací postupy a minimalizovat administrativní zátěž dotčených dopravců. Aby se předešlo pochybnostem, ustanoveními tohoto odstavce nejsou dotčeny právní a správní předpisy strany, pokud jde o pronájem letadla leteckými dopravci této strany.

ČLÁNEK 9

Cla

1. Letadla provozovaná v mezinárodní letecké dopravě leteckými dopravci jedné strany, jejich běžné vybavení, pohonné hmoty, maziva, spotřební provozní materiál, pozemní vybavení, náhradní díly (včetně motorů), palubní zásoby (obsahující zejména potraviny, nápoje, tabákové a jiné výrobky určené pro prodej cestujícím nebo k použití cestujícími v omezeném množství po dobu letu) a jiné předměty určené pro provoz či údržbu letadel zajišťujících mezinárodní leteckou dopravu nebo používané výhradně k těmto účelům jsou po

příletu na území druhé strany na základě reciprocity osvobozeny od všech dovozních omezení, daní z majetku a kapitálových poplatků, cel, spotřebních daní, poplatků za kontroly, daně z přidané hodnoty (DPH) nebo podobných nepřímých daní a podobných poplatků, které:

a) ukládají vnitrostátní či místní orgány nebo Evropská unie a

b) které nejsou vypočteny z ceny poskytovaných služeb, za předpokladu, že takové vybavení a zásoby zůstávají na palubě letadel.

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

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

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

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

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

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

3. Žádné ustanovení této dohody nebrání straně, aby na nediskriminačním základě uložila daně, dávky, cla či poplatky na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle leteckého dopravce, který zajišťuje spojení mezi dvěma místy na jejím území.

4. Běžné vybavení letadel, jakož i materiál, zásoby a náhradní díly uvedené v odstavcích

1 a 2 tohoto článku obvykle uchovávané na palubě letadla provozovaného leteckým dopravcem jedné ze stran mohou být vyloženy na území druhé strany pouze na základě povolení celních orgánů uvedené strany a může být požadováno, aby zůstaly pod dohledem nebo kontrolou uvedených orgánů až do doby, než budou znovu vyvezeny nebo s nimi bude jinak naloženo v souladu s celními předpisy.

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

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

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

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

9. Touto dohodou nejsou dotčena ustanovení stávajících platných úmluv mezi členskými státy EU a Katarem o zamezení dvojímu zdanění příjmů a kapitálu.

ČLÁNEK 10

Poplatky za užívání

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

2. Každá strana zajistí, aby poplatky, které její příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky mohou leteckým dopravcům druhé strany uložit za užívání letištních zařízení a služeb, zařízení a služeb pro ochranu letectví před protiprávními činy a souvisejících zařízení a služeb, s výjimkou poplatků vybíraných za poskytování služeb uvedených v čl. 8 odst. 5 této dohody, nebyly nespravedlivě diskriminační a byly spravedlivě rozvrženy mezi kategorie uživatelů. Tyto poplatky odrážejí (avšak nepřekračují) úplné náklady, které příslušným

orgánům nebo subjektům ukládajícím poplatky vznikají v souvislosti s poskytováním náležitých letištních zařízení a služeb a zařízení a služeb pro ochranu letectví před protiprávními činy na daném letišti nebo letištích, na nichž se uplatňuje společný systém poplatků. Uvedené poplatky mohou zohledňovat přiměřenou návratnost aktiv po odpisech. Zařízení a služby, za jejichž užívání jsou uloženy poplatky, jsou poskytovány efektivním a hospodárným způsobem. V žádném případě nesmějí být leteckým dopravcům druhé strany tyto poplatky vyměřovány za podmínek méně výhodných, než jsou nejvýhodnější podmínky přiznané kterémukoliv jinému leteckému dopravci v době vyměření těchto poplatků.

3. Každá strana požaduje, aby příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky na jejím území a letečtí dopravci využívající služeb a zařízení zahájily konzultace a vyměňovaly si informace nezbytné k provedení přesného přezkumu přiměřenosti poplatků v souladu se zásadami uvedenými v odstavcích 1 a 2 tohoto článku. Příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky poskytnou uživatelům přiměřené informace o každém návrhu na změny poplatků za používání tak, aby uživatelé měli možnost před provedením změn vyjádřit svá stanoviska a podat připomínky.

ČLÁNEK 11

Tarify a sazby

1. Strany leteckým dopravcům stran povolí, aby svobodně stanovovali tarify a sazby na základě volné a spravedlivé hospodářské soutěže.

2. Každá strana může požadovat, aby byly jejím příslušným orgánům oznámeny tarify a sazby nabízené leteckými dopravci obou stran za služby mající původ na jejím území, a to na nediskriminačním a zjednodušeném základě a pouze pro informační účely. Toto oznamování může být od leteckých dopravců požadováno nejdříve při počáteční nabídce tarifů nebo sazeb.

ČLÁNEK 12

Statistiky

1. Strany spolupracují v rámci smíšeného výboru za účelem usnadnění výměny statistických informací týkajících se letecké dopravy podle této dohody.

2. Každá strana poskytne na požádání druhé straně na nediskriminačním základě dostupné statistiky týkající se leteckých služeb poskytovaných v rámci této dohody, které nejsou důvěrné, nejsou z obchodního hlediska citlivé, vyhovují právním a správním předpisům obou stran a mohou být přiměřeně požadovány.

HLAVA II
SPOLUPRÁCE V OBLASTI REGULACE

ČLÁNEK 13

Bezpečnost letectví

1. Strany znovu potvrzují význam úzké spolupráce v oblasti bezpečnosti letectví. V této souvislosti se strany případně zapojí do další spolupráce, pokud jde o vyšetřování nehod, regulační rozvoj, výměnu bezpečnostních informací, možnou účast na činnostech druhé strany v oblasti dohledu nebo provádění společných činností v oblasti dohledu a rozvoj společných projektů a iniciativ.

2. Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o způsobilosti a licence vydané nebo potvrzené jednou stranou, které jsou stále platné, uzná druhá strana a její letecké úřady za platné pro účely provozování leteckých služeb za předpokladu, že tato osvědčení nebo licence byly vydány nebo potvrzeny přinejmenším podle příslušných mezinárodních norem a doporučených praktik a postupů pro letové navigační služby podle úmluvy a v souladu s nimi.

3. Každá strana může kdykoliv požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem a požadavků zachovávaných a uplatňovaných druhou stranou v oblastech, které se týkají leteckých zařízení, letové posádky, letadel a provozu letadel. Tyto konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů od podání žádosti.

4. Pokud po těchto konzultacích dožadující strana zjistí, že druhá strana účinně nezachovává a neuplatňuje bezpečnostní normy a požadavky v oblastech uvedených v odstavci 3 tohoto článku, které, pokud se nerozhodne jinak, se alespoň rovnají minimálním normám stanoveným podle úmluvy, je o těchto zjištěních informována druhá strana.

Druhá strana předloží do třiceti (30) dnů plán nápravných opatření, který bude zahrnovat harmonogram provádění. Plán nápravných opatření a odpovídající harmonogram strany před provedením schválí.

Skutečnost, že druhá strana vhodná nápravná opatření v přiměřené lhůtě nepřijme, je důvodem, aby dožadující strana zamítla, zrušila, pozastavila, podmínila nebo omezila provozní oprávnění či technická povolení nebo jinak zamítla, zrušila, pozastavila, podmínila nebo omezila provoz leteckého dopravce, který je pod bezpečnostním dohledem druhé strany.

5. Obě strany souhlasí s tím, že každé letadlo provozované leteckým dopravcem jedné strany nebo jeho jménem může být na území druhé strany podrobeno prohlídce

na odbavovací ploše provedené příslušnými orgány druhé strany za účelem ověření platnosti příslušných dokladů letadla a členů jeho posádky a navenek patrného stavu letadla a jeho vybavení za předpokladu, že toto zkoumání nezpůsobí nepřiměřené zpoždění v provozu letadla.

6. Pokud strana po provedení prohlídky na odbavovací ploše zjistí, že letadlo nebo provoz letadla nejsou v souladu s minimálními standardy a postupy pro letové navigační služby stanovené podle úmluvy, oznámí uvedená strana tento nesoulad provozovateli letadla a požádá o nápravné opatření, považuje-li to za vhodné. V příslušných případech mohou být příslušné orgány druhé strany, které jsou odpovědné za bezpečnostní dohled nad leteckým dopravcem, který provozuje letadlo, požádány, aby nápravné opatření přijaté provozovatelem letadla schválily. Bez ohledu na výše uvedené umožní každá strana přístup k výsledkům prohlídek na odbavovací ploše provedených u provozovatelů letadel, kteří podléhají bezpečnostnímu dohledu druhé strany.

7. Každá strana má právo podniknout okamžité kroky, včetně práva zrušit, pozastavit nebo omezit provozní oprávnění či technická povolení nebo jinak pozastavit či omezit provoz leteckého dopravce druhé strany, pokud dospěje k závěru, že je to nezbytné vzhledem k bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti letectví. Strana přijímající taková opatření neprodleně informuje druhou stranu a uvede důvody svého opatření.

8. Každé opatření přijaté jednou ze stran podle odstavců 4, 6 nebo 7 tohoto článku musí být nezbytné a přiměřené pro řešení bezpečnostního zjištění a zruší se, jakmile pominou důvody, které vedly k jeho přijetí.

ČLÁNEK 14

Ochrana letectví před protiprávními činy

1. Strany zdůrazňují svůj závazek dosáhnout nejvyšší úrovně ochrany letectví před protiprávními činy a mohou případně v této oblasti zahájit další dialog a spolupráci.

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

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

4. Strany ve svých vzájemných vztazích jednají v souladu s normami ochrany letectví před protiprávními činy a doporučenými postupy stanovenými ICAO. Vyžadují, aby provozovatelé letadel zapsaných v jejich rejstříku nebo provozovatelé, jejichž hlavní místo obchodní činnosti nebo trvalý pobyt je na území stran, a provozovatelé letišť na území stran jednali v souladu s těmito ustanoveními o ochraně letectví před protiprávními činy.

5. Každá strana zajistí, aby na jejím území byla účinným způsobem uplatňována opatření na ochranu civilního letectví před protiprávními činy, mimo jiné detekční kontroly cestujících a jejich kabinových zavazadel, detekční kontroly zapsaných zavazadel, prohlídka a bezpečnostní kontroly jiných osob než cestujících včetně posádky, jakož i předmětů, které převážejí, prohlídka a bezpečnostní kontroly nákladu, pošty, palubních zásob a letištních dodávek, jakož i kontrola přístupu do neveřejných prostor letiště a do vyhrazených bezpečnostních prostor. Tato opatření se v případě zvýšené hrozby pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy upraví. Každá strana souhlasí s tím, že je nutno dodržovat ustanovení pro ochranu před protiprávními činy vyžadovaná druhou stranou, která se týkají příletu či odletu letadla na/z území této strany nebo provozu letadla na jejím území.

6. Strana může při plném zohlednění a respektování svrchovanosti druhé strany přijmout bezpečnostní opatření pro vstup na své území, jakož i mimořádná opatření pro odvrácení konkrétní hrozby pro svoji bezpečnosti, a tato opatření by měla být druhé straně neodkladně sdělena. Každá strana vstřícně posoudí jakýkoli požadavek druhé strany na přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření a první strana zohlední bezpečnostní opatření, která již druhá strana uplatňuje, a její stanovisko, jakož i možné nepříznivé důsledky pro leteckou dopravu mezi stranami. Každá strana s předstihem oznámí druhé straně jakákoliv zvláštní bezpečnostní opatření, která hodlá zavést a která by mohla mít významný finanční či provozní dopad na služby letecké dopravy poskytované podle této dohody, s výjimkou případů, kdy to v mimořádné situaci není skutečně možné. Každá strana může rovněž požádat, v příslušných případech i naléhavě, o svolání smíšeného výboru podle článku 22 této dohody za účelem projednání uvedených bezpečnostních opatření.

7. Každá strana však uznává, že žádné ustanovení tohoto článku neomezuje možnost strany odmítnout vstup na své území jakémukoli letu, který považuje za hrozbu pro svoji bezpečnost.

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

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

10. Má-li strana oprávněný důvod domnívat se, že se druhá strana odchýlila od ustanovení tohoto článku, požádá tato strana o okamžité konzultace s druhou stranou. Tyto konzultace se zahájí do třiceti (30) dnů od obdržení takové žádosti nebo po domluvě s delší lhůtou. Pokud není do třiceti (30) dnů nebo po uplynutí delší lhůty, která byla domluvena, dosaženo uspokojivé dohody, je to důvodem pro stranu, která požádala o konzultace, aby přistoupila k zamítnutí, zrušení, pozastavení, podmínění nebo omezení provozního oprávnění a technických povolení leteckého dopravce druhé strany, aby byl zajištěn soulad s ustanoveními tohoto článku. Vyžaduje-li to mimořádná situace nebo aby se zabránilo pokračování nesouladu s ustanoveními tohoto článku, může strana přijmout okamžitá prozatímní opatření.

11. Jakákoli opatření přijatá v souladu s tímto článkem musí být nezbytná a přiměřená pro řešení bezpečnostní hrozby a zruší se, jakmile druhá strana splní ustanovení tohoto článku, nebo pokud již takové opatření není nutné.

ČLÁNEK 15

Uspořádání letového provozu

1. Strany spolupracují v regulačních záležitostech týkajících se letových navigačních služeb, včetně dohledu nad nimi. Zabývají se všemi strategickými otázkami týkajícími se uspořádání letového provozu s cílem optimalizovat celkovou efektivitu letů, snížit náklady, minimalizovat dopad na životní prostředí a zvýšit bezpečnost a kapacitu systémů.

2. Strany vyzvou své příslušné orgány a poskytovatele letových navigačních služeb ke spolupráci v otázkách interoperability s cílem pokud možno dále integrovat systémy obou stran, snížit dopad letectví na životní prostředí a v příslušných případech sdílet informace.

3. Strany podporují spolupráci mezi svými poskytovateli letových navigačních služeb za účelem výměny letových údajů a koordinace toků letového provozu s cílem optimalizovat efektivitu letů, aby se zlepšilo využívání zdrojů a dosáhlo se předvídatelnosti, přesnosti a kontinuity provozu.

4. Strany se dohodly, že budou spolupracovat na programech modernizace, včetně rozvoje, uplatňování a osvědčených postupů v oblasti ekonomické účinnosti, uspořádání letového provozu a příslušných aspektů letišť, a že budou podporovat vzájemnou účast

na validačních a demonstračních činnostech.

ČLÁNEK 16

Životní prostředí

1. Strany podporují význam ochrany životního prostředí prostřednictvím propagace udržitelného rozvoje letectví. Strany hodlají spolupracovat na identifikaci úkolů souvisejících s dopadem letectví na životní prostředí.

2. Strany uznávají význam spolupráce, jejímž cílem je posuzovat a minimalizovat dopady letectví na životní prostředí v souladu s cíli této dohody.

3. Strany uznávají význam řešení změny klimatu, a tedy omezování emisí skleníkových plynů souvisejících s vnitrostátní a mezinárodní leteckou dopravou. Dohodly se na spolupráci v těchto otázkách s cílem vyvinout a zavést nástroje, včetně prováděcích pravidel pro vývoj systému kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě (CORSIA), a ve všech ostatních aspektech majících zvláštní význam pro řešení emisí skleníkových plynů v odvětví letecké dopravy.

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

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

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

c) výzkumu a vývoje udržitelných alternativních leteckých paliv;

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

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

5. Strany v souladu se svými mnohostrannými právy a závazky v oblasti životního prostředí rovněž posílí spolupráci, včetně finanční a technologické spolupráce, v souvislosti s

opatřeními zaměřenými na řešení emisí skleníkových plynů z mezinárodního letectví.

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

ČLÁNEK 17

Odpovědnost leteckého dopravce

Strany znovu potvrzují své závazky podle Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999 (Montrealská úmluva).

ČLÁNEK 18

Ochrana spotřebitele

Strany spolupracují na ochraně zájmů spotřebitelů v letecké dopravě. Cílem této spolupráce je dosáhnout vysoké úrovně ochrany spotřebitele. Za tímto účelem se strany ve smíšeném výboru vzájemně konzultují ohledně záležitostí, které jsou v zájmu spotřebitelů, včetně jejich plánovaných opatření, s cílem dosáhnout v co největší míře většího sbližování a slučitelnosti předpisů.

ČLÁNEK 19

Počítačové rezervační systémy

1. Prodejci počítačových rezervačních systémů působící na území jedné strany jsou oprávněni dodávat, udržovat a volně zpřístupňovat své počítačové rezervační systémy cestovním agenturám nebo cestovním kancelářím, jejichž hlavním předmětem činnosti je distribuce produktů v oblasti cestovního ruchu na území druhé strany, pod podmínkou, že počítačový rezervační systém splňuje všechny právní požadavky druhé strany.

2. Strany zruší jakékoli stávající požadavky, které by mohly omezovat volný přístup počítačových rezervačních systémů jedné strany na trh druhé strany či jinak omezovat

hospodářskou soutěž. Strany se zdrží přijetí takovýchto požadavků v budoucnu.

3. Žádná strana na svém území neuloží ani nedovolí ukládat prodejcům počítačových rezervačních systémů druhé strany požadavky týkající se prezentace informací počítačovými rezervačními systémy, které se liší od požadavků uložených jejím vlastním prodejcům počítačových rezervačních systémů nebo jiným počítačovým rezervačním systémům provozovaným na jejím trhu. Žádná strana nebrání uzavírání dohod mezi prodejci počítačových rezervačních systémů, jejich poskytovateli a předplatiteli, které se týkají výměny informací o cestovních službách a které usnadňují prezentaci komplexních a objektivních informací spotřebitelům nebo plnění regulačních požadavků na neutrální zobrazení.

4. Vlastníci a provozovatelé počítačových rezervačních systémů jedné strany, jež splňují případné příslušné regulační požadavky druhé strany, mají stejnou možnost vlastnit počítačové rezervační systémy na území druhé strany jako vlastníci a provozovatelé jakýchkoli jiných počítačových rezervačních systémů provozovaných na trhu uvedené strany.

ČLÁNEK 20

Sociální aspekty

1. Strany uznávají, že je důležité zkoumat účinky této dohody na pracovní sílu, zaměstnanost a pracovní podmínky. Strany se zavazují, že budou spolupracovat v otázkách zaměstnanosti souvisejících s touto dohodou, mimo jiné pokud jde o její dopad na zaměstnanost, základní práva při práci, pracovní podmínky, sociální ochranu a sociální dialog.

2. Strany uznávají právo každé strany stanovit vlastní míru vnitrostátní ochrany pracovníků, kterou považuje za vhodnou, a přijmout nebo odpovídajícím způsobem upravit své příslušné právní předpisy a politiky v souladu se svými mezinárodními závazky. Strany zajistí, aby práva a zásady obsažené v jejich právních a správních předpisech nebyly oslabovány, ale účinně vymáhány.

3. Každá strana pokračuje ve zdokonalování uvedených právních předpisů a politik v souladu se svými mezinárodními závazky a usiluje o zajištění a podporu vysoké úrovně ochrany pracovníků v odvětví letecké dopravy. Strany uznávají, že na porušování základních zásad a práv v práci se nelze odvolávat či jinak je využívat coby legitimní komparativní výhodu a že pracovní normy by se neměly využívat k protekcionistickým účelům.

4. Strany znovu potvrzují svůj závazek dodržovat, prosazovat a účinně provádět a uplatňovat základní práva a zásady v práci v souladu se svými povinnostmi vyplývajícími z členství v Mezinárodní organizaci práce (MOP) a z Deklarace MOP o základních principech a právech v práci a z navazujících opatření, které Mezinárodní konference práce

přijala na svém 86. zasedání v roce 1998.

5. Strany podpoří cíle obsažené v agendě důstojné práce MOP a v Deklaraci MOP o sociální spravedlnosti pro spravedlivou globalizaci z roku 2008, která byla přijata na 97. zasedání Mezinárodní konference práce.

6. Každá strana se zavazuje usilovat o to, aby ratifikovala základní úmluvy MOP, pokud tak dosud neučinila. Strany rovněž zváží ratifikaci dalších úmluv MOP a následně účinné provádění odpovídajících mezinárodních norem v oblasti práce a v sociální oblasti, které mají význam pro odvětví civilního letectví, s přihlédnutím k domácím podmínkám.

7. Každá strana může požádat o svolání smíšeného výboru za účelem řešení pracovních záležitostí, které dožadující strana považuje za důležité.

HLAVA III
INSTITUCIONÁLNÍ USTANOVENÍ

ČLÁNEK 21

Výklad a provádění

1. Práva stanovená v této dohodě si strany udělují navzájem. Jakýkoli odkaz v této dohodě na práva udělená leteckým dopravcům strany se považuje pouze za odkaz na práva udělená této straně. Žádné ustanovení této dohody nelze vykládat tak, že přiznává práva nebo ukládá povinnosti, které mohou být přímo uplatňovány státními příslušníky jedné strany před soudy druhé strany.

2. Strany přijmou veškerá příslušná opatření, ať již všeobecná či specifická, s cílem zajistit plnění závazků vyplývajících z této dohody.

3. Při výkonu svých práv podle této dohody přijmou strany opatření vhodná a přiměřená svému cíli.

4. Strany se zdrží jakýchkoli opatření, která by mohla ohrozit dosažení cílů této dohody.

5. Každá strana odpovídá na svém území za řádné prosazování této dohody.

6. Pokud má jedna ze stran obavy z možného porušení této dohody, může požádat druhou stranu o informace a pomoc. Po obdržení takové žádosti poskytne druhá strana veškeré nezbytné informace a pomoc v souladu se svými platnými právními a správními předpisy.

7. Tato dohoda nebrání konzultacím a diskusím mezi příslušnými orgány stran mimo smíšený výbor, a to i v oblasti rozvoje letecké dopravy, ochrany před protiprávními činy, bezpečnosti, životního prostředí, sociální politiky, uspořádání letového provozu, letecké infrastruktury, otázek hospodářské soutěže a ochrany spotřebitele. Strany informují smíšený výbor o výsledku takových konzultací a diskusí, jež mohou mít dopad na výklad nebo uplatňování této dohody.

8. Pokud se v této dohodě odkazuje na spolupráci mezi stranami, mimo jiné včetně oblastí obchodních příležitostí, ochrany před protiprávními činy, bezpečnosti, životního prostředí, uspořádání letového provozu a ochrany spotřebitele, usilují strany o nalezení společného východiska pro společné akce za účelem dalšího rozvoje této dohody a/nebo zlepšení jejího fungování v dotčených oblastech na základě vzájemného souhlasu.

ČLÁNEK 22

Smíšený výbor

1. Smíšený výbor složený ze zástupců stran odpovídá za dohled nad správou této dohody a zajišťuje její řádné provádění.

2. Smíšený výbor přijme svůj jednací řád.

3. Smíšený výbor se schází podle potřeby, nejméně však jednou ročně. O svolání zasedání smíšeného výboru může kdykoli požádat kterákoli strana. Toto zasedání se zahájí co nejdříve, nejpozději však dva (2) měsíce ode dne obdržení žádosti, pokud se strany nedohodnou jinak.

4. Za účelem řádného provádění této dohody smíšený výbor:

a) uskutečňuje výměnu informací, včetně informací o změnách právních a správních předpisů a politik stran, které mohou mít vliv na letecké služby, a statistických informací týkajících se letecké dopravy;

b) vydává doporučení a přijímá rozhodnutí v případech výslovně stanovených touto dohodou;

c) rozvíjí spolupráci, mimo jiné v regulačních záležitostech;

d) organizuje konzultace ohledně jakýchkoli otázek týkajících se uplatňování nebo výkladu této dohody a rovněž, v příslušných případech, ohledně otázek letecké dopravy, jimiž se zabývají mezinárodní organizace, ve vztazích se třetími zeměmi a v rámci mnohostranných ujednání, včetně zvážení přijetí společného přístupu;

e) zvažuje oblasti, které by bylo možné zahrnout do této dohody, a mimo jiné doporučuje změny této dohody pro účely přistoupení třetích zemí k této dohodě.

5. Doporučení a rozhodnutí smíšeného výboru se přijímají na základě konsenzu mezi stranami. Rozhodnutí přijatá smíšeným výborem jsou pro strany závazná.

ČLÁNEK 23

Řešení sporů a rozhodčí řízení

1. Aniž je dotčen článek 4 této dohody, mohou strany při jakémkoli sporu týkajícím se uplatňování nebo výkladu této dohody využít mechanismu pro řešení sporů stanoveného v tomto článku.

2. Aniž jsou dotčeny případné předchozí konzultace mezi stranami podle této dohody, přeje-li si strana použít mechanismus pro řešení sporů stanovený v tomto článku, oznámí svůj úmysl písemně druhé straně a požádá o svolání smíšeného výboru za účelem konzultací.

3. Pokud se zasedání smíšeného výboru neuskuteční ve lhůtě dvou (2) měsíců od obdržení žádosti uvedené v předchozím odstavci nebo do data dohodnutého stranami nebo není-li spor vyřešen v rámci smíšeného výboru do šesti (6) měsíců od uvedené žádosti, může být na základě dohody stran postoupen k rozhodnutí nějaké osobě nebo subjektu. Pokud strany nemohou dosáhnout vzájemné dohody o postoupení sporu k rozhodnutí nějaké osobě nebo subjektu, předloží se spor na žádost kterékoli ze stran k rozhodčímu řízení.

4. Aniž je dotčen odstavec 2 tohoto článku, pokud strana přistoupila k zamítnutí, zrušení, pozastavení, podmínění nebo omezení provozního oprávnění nebo technických povolení leteckého dopravce druhé strany, může být spor okamžitě předán k rozhodnutí nějaké osobě nebo subjektu nebo předložen k rozhodčímu řízení.

5. Žádost o rozhodčí řízení podá strana (dále jen „žalující strana“) druhé straně (dále jen „žalovaná strana“) písemně. Žalující strana ve své žádosti předloží otázky, které mají být vyřešeny, popíše dotčené opatření a vysvětlí důvody, proč se domnívá, že takové opatření není v souladu s ustanoveními této dohody.

6. Pokud se žalující strana a žalovaná strana nedohodnou jinak, vydává rozhodčí nález rozhodčí soud složený ze tří rozhodců, který se sestaví takto:

a) ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne přijetí žádosti o rozhodčí řízení jmenuje žalující strana i žalovaná strana jednoho rozhodce. Do třiceti (30) dnů ode dne jmenování těchto dvou rozhodců jmenuje žalující strana a žalovaná strana vzájemnou dohodou třetího rozhodce, který vykonává funkci předsedy rozhodčího soudu;

b) pokud žalující strana nebo žalovaná strana rozhodce nejmenuje nebo pokud není jmenován třetí rozhodce v souladu s písmenem a) tohoto odstavce, může buď žalující, nebo žalovaná strana požádat předsedu Rady ICAO, aby jmenoval potřebného nebo potřebné rozhodce do třiceti (30) dnů od obdržení této žádosti. Pokud je předseda Rady ICAO státním příslušníkem Kataru nebo členského státu EU, provede jmenování služebně nejstarší místopředseda Rady, který není z tohoto důvodu vyloučen.

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

8. Řízení se řídí jednacím řádem přijatým smíšeným výborem při nejbližší možné příležitosti s výhradou ustanovení tohoto článku a v souladu s čl. 22 odst. 4 písm. b) a čl. 22 odst. 5 této dohody. Dokud smíšený výbor nepřijme jednací řád, stanoví rozhodčí soud vlastní procesní pravidla.

9. Na žádost žalující strany může rozhodčí soud do doby, než bude přijato konečné rozhodnutí, povolit žalující straně, aby přijala prozatímní nápravná opatření, nebo vyzvat žalovanou stranu, aby přijala prozatímní nápravná opatření.

10. Rozhodčí soud předloží žalující a žalované straně průběžnou zprávu obsahující zjištěné skutečnosti, použitelnost příslušných ustanovení a základní zdůvodnění zjištění a učiněných doporučení nejpozději do devadesáti (90) dnů ode dne svého ustavení. Pokud rozhodčí soud usoudí, že tuto lhůtu není možno dodržet, předseda rozhodčího soudu o tom písemně uvědomí žalující a žalovanou stranu s uvedením důvodů zpoždění a data předpokládaného předložení průběžné zprávy rozhodčího soudu. Průběžnou zprávu nesmí rozhodčí soud v žádném případě předložit později než sto dvacet (120) dnů ode dne svého ustavení.

11. Žalující strana nebo žalovaná strana může rozhodčímu soudu předložit písemnou žádost o přezkoumání konkrétních aspektů průběžné zprávy do čtrnácti (14) dnů od jejího předložení. Rozhodčí soud posoudí písemná vyjádření žalující strany a žalované strany k průběžné zprávě a poté může svou zprávu změnit a provést jakékoli další šetření, které považuje za nezbytné. Závěry konečného nálezu rozhodčího soudu musí obsahovat dostatečnou analýzu argumentů vznesených v průběhu fáze prozatímního přezkumu a jasné odpovědi na otázky a připomínky žalující strany a žalované strany.

12. Rozhodčí soud předloží žalující straně a žalované straně svůj konečný nález ve lhůtě sto dvaceti (120) dnů ode dne svého ustavení. Pokud rozhodčí soud usoudí, že tento nejzazší termín není možno dodržet, uvědomí o tom předseda soudu písemně žalující stranu a žalovanou stranu s uvedením důvodů zpoždění a data předpokládaného předání konečného nálezu rozhodčího soudu. Konečný nález nesmí rozhodčí soud v žádném případě předložit později než sto padesát (150) dnů ode dne svého ustavení.

13. Pokud strana přistoupila k zamítnutí, zrušení, pozastavení, podmínění nebo omezení provozního oprávnění nebo technických povolení leteckého dopravce druhé strany nebo pokud na žádost žalující strany nebo žalované strany rozhodčí soud rozhodne, že je tento případ naléhavý, příslušné lhůty uvedené v odstavcích 10, 11 a 12 tohoto článku se zkrátí na polovinu.

14. Žalující strana a žalovaná strana mohou požádat o vysvětlení konečného nálezu do deseti (10) dnů ode dne jeho předložení a veškerá vysvětlení musí být podána do patnácti (15) dnů ode dne podání žádosti.

15. Pokud se rozhodčí soud domnívá, že došlo k porušení této dohody a že odpovědná strana nekoná v souladu s konečným nálezem rozhodčího soudu nebo se s druhou stranou nedokáže dohodnout na vzájemně uspokojivém řešení do šedesáti (60) dnů ode dne předložení konečného nálezu rozhodčího soudu, může druhá strana pozastavit uplatňování srovnatelných výhod vyplývajících z této dohody až do doby, než se odpovědná strana podřídí konečnému nálezu rozhodčího soudu nebo než se žalující strana a žalovaná strana dohodnou na vzájemně uspokojivém řešení.

16. Každá strana nese náklady na rozhodce, kterého jmenuje. Ostatní náklady rozhodčího soudu se rozdělí rovným dílem mezi strany.

ČLÁNEK 24

Vztah k jiným dohodám

1. Touto dohodou se ruší dřívější dohody a ujednání týkající se téhož předmětu mezi stranami, s výhradou odstavců 2 a 7 tohoto článku, pokud platnost této dohody není ukončena.

2. Ustanovení v dřívější dohodě nebo ujednání o leteckých službách mezi členským státem EU a Katarem týkající se otázek, na něž se vztahují články 2, 3, 8 a 11 této dohody, se nadále použijí jako předmět této dohody, jsou-li pro dotčené letecké dopravce příznivější a/nebo pružnější. Všechna práva a výhody, jichž požívají letečtí dopravci dotčeného členského státu EU v souladu s uvedenými ustanoveními, se přiznají všem dopravcům Evropské unie.

3. Pro účely předchozího odstavce se jakýkoli spor mezi stranami ohledně toho, zda jsou ustanovení nebo zacházení na základě dřívějších dohod nebo ujednání mezi stranami příznivější a/nebo pružnější, urovná v rámci mechanismu pro řešení sporů stanoveného v článku 23 této dohody.

4. Veškerá nová přepravní práva, která mohou být poskytnuta členskému státu EU Katarem nebo Kataru členským státem EU po dni vstupu této dohody v platnost, podléhají této dohodě a nesmí diskriminovat letecké dopravce Evropské unie. Tato ujednání se neprodleně oznámí smíšenému výboru.

5. Smíšený výbor vypracuje a aktualizuje informativní seznam ustanovení a ujednání o přepravních právech uvedených v odstavcích 2 a 4 tohoto článku.

6. Pokud strany přistoupí k mnohostranné dohodě nebo se připojí k rozhodnutí ICAO v oblasti letecké dopravy, které se týká záležitostí, na něž se vztahuje tato dohoda, konzultují se v rámci smíšeného výboru v souladu s článkem 22 této dohody s cílem stanovit, zda má být tato dohoda s ohledem na tento vývoj revidována.

7. Žádným ustanovením této dohody není dotčena platnost a uplatňování stávajících a budoucích dohod mezi členskými státy EU a Katarem, pokud jde o území pod jejich svrchovaností, která nejsou zahrnuta do definice „území“ v článku 1 této dohody.

ČLÁNEK 25

Změny

Strany mohou v rámci konzultací vedených podle článku 22 této dohody schválit jakoukoli změnu této dohody. Změny vstoupí v platnost v souladu s lhůtami stanovenými v článku 29 této dohody.

ČLÁNEK 26

Přistoupení nových členských států Evropské unie

1. Tato dohoda je otevřena pro přistoupení státům, které se staly členskými státy EU po dni jejího podpisu.

2. Přistoupení členského státu Evropské unie k dohodě se v takovém případě uskuteční uložením dokumentu o přistoupení u Generálního sekretariátu Rady Evropské unie, který oznámí Kataru uložení dokumentu o přistoupení a datum uložení. Přistoupení daného členského státu Evropské unie nabude účinnosti 30. dnem následujícím po dni uložení dokumentu o přistoupení.

3. Ustanovení čl. 24 odst. 1, 2, 3 a 7 této dohody se použijí obdobně na stávající dohody a ujednání, které existují v okamžiku přistoupení členského státu EU k dohodě.

ČLÁNEK 27

Vypovězení dohody

Každá strana může diplomatickou cestou kdykoliv druhé straně písemně oznámit své rozhodnutí tuto dohodu vypovědět. Toto oznámení se zašle zároveň ICAO a sekretariátu Organizace spojených národů. Platnost této dohody končí o půlnoci času GMT na konci běžné letecké sezóny Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) jeden (1) rok ode dne písemného oznámení vypovězení dohody, pokud není toto oznámení vzato zpět vzájemnou dohodou stran před uplynutím této lhůty.

ČLÁNEK 28

Registrace dohody

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

ČLÁNEK 29

Vstup v platnost, prozatímní provádění a depozitář

1. Tato dohoda vstupuje v platnost prvním dnem druhého měsíce následujícího po dni, k němuž si strany oznámí splnění platných právních postupů nezbytných pro tento účel.

2. Pro účely odstavce 1 informuje Katar generálního tajemníka Rady Evropské unie a generální tajemník Rady Evropské unie informuje Katar diplomatickou cestou.

3. Aniž je dotčen odstavec 1 tohoto článku, strany prozatímně provádějí tuto dohodu v souladu se svými vnitřními postupy a/nebo případně vnitrostátními právními předpisy ode dne podpisu této dohody.

4. Depozitářem této dohody je generální tajemník Rady Evropské unie.

NA DŮKAZ ČEHOŽ připojili níže podepsaní řádně zplnomocnění zástupci k této dohodě své podpisy.

Vyhotoveno v […] dne […] roku […] ve dvou prvopisech v jazyce anglickém, bulharském, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, chorvatském, italském, irském, litevském, lotyšském, maďarském, maltském, německém, nizozemském, polském, portugalském, rumunském, řeckém, slovenském, slovinském, španělském, švédském a arabském, přičemž všechna znění mají stejnou platnost. V případě rozdílů mezi jazykovými verzemi rozhoduje smíšený výbor o jazyce textu, který má být použit.

Za Stát Katar

Za Evropskou unii

Za Belgické království

Za Bulharskou republiku

Za Českou republiku

Za Dánské království

Za Spolkovou republiku Německo

Za Estonskou republiku

Za Irsko

Za Řeckou republiku

Za Španělské království

Za Francouzskou republiku

Za Chorvatskou republiku

Za Italskou republiku

Za Kyperskou republiku

Za Lotyšskou republiku

Za Litevskou republiku

Za Lucemburské velkovévodství

Za Maďarsko

Za Maltu

Za Nizozemské království

Za Rakouskou republiku

Za Polskou republiku

Za Portugalskou republiku

Za Rumunsko

Za Republiku Slovinsko

Za Slovenskou republiku

Za Finskou republiku

Za Švédské království

PŘÍLOHA 1

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

1. Aniž je dotčen čl. 2 odst. 2 této dohody, na výkon přepravních práv třetí a čtvrté svobody pro služby určené k přepravě cestujících, kombinované služby a služby určené pouze k přepravě nákladu a přepravních práv páté svobody pro služby určené pouze k přepravě nákladu na určených trasách se vztahují přechodná ustanovení této přílohy.

2. Přepravní práva třetí a čtvrté svobody mezi místy v Kataru a místy v Belgii, Německu, Francii, Itálii a Nizozemsku budou postupně liberalizována v souladu s body 4 až 8 níže.

3. Přepravních práva páté svobody pro služby určené pouze k přepravě nákladu se postupně rozšíří v souladu s bodem 9 níže, aby se na konci přechodného období dosáhlo dohodnutého nároku na frekvence ve výši sedmi (7) týdenních frekvencí.

4. V případě služeb poskytovaných do/od členských států EU uvedených v bodě 2 mají letečtí dopravci stran ode dne podpisu této dohody nárok na výkon přepravních práv třetí a čtvrté svobody podle nároků na týdenní frekvence uvedených v tabulkách v bodech 7 a 8 jako „výchozí počet“ a na trasách, které se jich týkají.

5. Nároky na frekvence pro služby poskytované do/od členských států EU uvedené v bodě 2 podléhají krokům stanoveným v tabulkách v bodech 7 a 8 níže. „Krok 1“ nabývá účinku první den zimní letové sezóny IATA 2020/2021 s následnými kroky („kroky 2–5“) vždy první den zimních letových sezón IATA 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 a 2024/2025.

6. Od prvního dne zimní letové sezóny IATA 2024/2025 dále („krok 5“) jsou letečtí dopravci každé strany oprávněni k výkonu přepravních práv třetí a čtvrté svobody udělených v čl. 2 odst. 2 písm. c) této dohody bez omezení tras, kapacity a/nebo frekvence mezi místy v Kataru a místy ve všech členských státech EU.

7. Pro služby třetí a čtvrté svobody určené k přepravě cestujících a kombinované dopravě jsou letečtí dopravci stran oprávněni provozovat následující počet týdenních frekvencí:

a. Mezi místy v Kataru a místy v Belgii a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**

Do/ze všech míst	14	19	24	29	34	Neomezeno

b. Mezi místy v Kataru a místy ve Francii a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**
Do/ze všech míst v Kataru a Paříže	21	24	27	30	33	Neomezeno
Do/ze všech míst v Kataru a Nice	7	10	14	17	21	Neomezeno
Do/ze všech míst v Kataru a Lyonu	7	10	14	17	21	Neomezeno
Do/ze všech ostatních míst	7	10	14	17	21	Neomezeno

c. Mezi místy v Kataru a místy v Německu a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**
Do/ze všech míst v Kataru a Frankfurtu	14	18	21	24	28	Neomezeno
Do/ze všech míst v Kataru a Mnichova	14	18	21	24	28	Neomezeno
Do/ze všech ostatních míst	7	11	14	17	21	Neomezeno

d. Mezi místy v Kataru a místy v Itálii a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**
Do/ze všech míst	81	84	84	89	92	Neomezeno

e. Mezi místy v Kataru a místy v Nizozemsku a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**

Do/ze všech míst v Kataru a Amsterodamu	10	12	14	14	17	Neomezeno
Do/ze všech ostatních míst	7	7	14	17	21	Neomezeno

8. Pro služby třetí a čtvrté svobody určené pouze k přepravě nákladu jsou letečtí dopravci stran oprávněni provozovat následující počet týdenních frekvencí:

a. Mezi místy v Kataru a místy v Belgii a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**
Do/ze všech míst	35	39	42	45	49	Neomezeno

b. Mezi místy v Kataru a místy ve Francii a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**
Do/ze všech míst	7	10	14	17	21	Neomezeno

c. Mezi místy v Kataru a místy v Německu a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**
Do/ze všech míst	10	14	14	17	21	Neomezeno

d. Mezi místy v Kataru a místy v Itálii a naopak

Trasy	**Výchozí počet**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**
Do/ze všech míst	19	21	21	24	28	Neomezeno

e. Mezi místy v Kataru a místy v Nizozemsku a naopak

Trasy	**Výchozí**	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**	**Krok 5**

	počet					
Do/ze všech míst	10	14	14	17	21	Neomezeno

9. Pro služby páté svobody určené pouze k přepravě nákladu jsou letečtí dopravci stran ode dne podpisu této dohody oprávněni uplatňovat práva uvedená v čl. 2 odst. 2 písm. c) této dohody na tři (3) týdenní frekvence („základní počet“) mezi každým členským státem EU a Katarem. Tento nárok na frekvence podléhá krokům stanoveným v tabulce níže, aby se dosáhlo konečného nároku na frekvence ve výši celkem sedmi (7) týdenních frekvencí. „Krok 1“ nabývá účinku první den zimní letové sezóny IATA 2020/2021 s následnými kroky („kroky 2–4“) vždy první den zimních letových sezón IATA 2021/2022, 2022/2023 a 2023/2024.

Výchozí počet	**Krok 1**	**Krok 2**	**Krok 3**	**Krok 4**
3	4	5	6	7

10. V souladu s čl. 24 odst. 2 této dohody platí, že pokud mají přepravní práva páté svobody pro služby určené pouze k přepravě nákladu udělená před podpisem dohody jiné zeměpisné pokrytí než pokrytí, které je stanoveno v čl. 2 odst. 2 písm. c) této dohody, může být toto zeměpisné pokrytí používáno i nadále místo zeměpisného pokrytí stanoveného v čl. 2 odst. 2 písm. c) této dohody u uvedených nároků na frekvence udělených před podpisem této dohody.

PŘÍLOHA 2

ZEMĚPISNÁ POUŽITELNOST PŘEPRAVNÍCH PRÁV PÁTÉ SVOBODY PRO SLUŽBY URČENÉ POUZE K PŘEPRAVĚ NÁKLADU

ODDÍL 1

Zeměpisná působnost pro použití čl. 2 odst. 2 písm. c) bodu i) části B této dohody zahrnuje celý severoamerický a jihoamerický kontinent a přiléhající ostrovy, Bermudy, některé z ostrovů v Karibiku, Havajské ostrovy (včetně ostrovů Midway a Palmyra). V době podpisu dohody sem patří:

Severní Amerika
Kanada, Spojené státy americké, Mexiko

Karibské ostrovy a Bermudy
Anguilla, Antigua a Barbuda, Bahamy, Barbados, Bermudy, Kajmanské ostrovy, Kuba, Dominika, Dominikánská republika, Grenada, Haiti, Jamajka, Montserrat, Svatý Kryštof a Nevis, Svatá Lucie, Svatý Vincenc a Grenadiny, Trinidad a Tobago, Ostrovy Turks a Caicos, Panenské ostrovy (britské)

Střední Amerika
Belize, Kostarika, Salvador, Guatemala, Honduras, Nikaragua, Panama

Jižní Amerika
Argentina, Bolívie, Brazílie, Chile, Kolumbie, Ekvádor, Guyana, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay, Venezuela

ODDÍL 2

Zeměpisná působnost pro použití čl. 2 odst. 2 písm. c) bodu ii) části B této dohody zahrnuje celou Asii, která leží východně od Íránu a včetně Íránu, a přiléhající ostrovy, Austrálii, Nový Zéland a přiléhající ostrovy a některé ostrovy Tichého oceánu. V době podpisu dohody sem patří:

Jižní Asie
Afghánistán, Bangladéš, Bhútán, Indie (včetně ostrovů Andaman), Maledivy, Nepál, Pákistán, Šrí Lanka

Střední Asie
Kazachstán, Kyrgyzstán, Mongolsko, Rusko, Tádžikistán, Turkmenistán, Uzbekistán

Východní Asie
Čína, Zvláštní administrativní oblast Hongkong, Japonsko, Severní Korea, Jižní Korea, Zvláštní administrativní oblast Macao, Tchaj-wan

Jihovýchodní Asie
Brunej Darussalam, Kambodža, Indonésie, Laos, Malajsie, Myanmar/Barma, Papua-Nová Guinea, Filipíny, Singapur, Thajsko, Vietnam

Asie a Tichomoří

Americká Samoa, Austrálie, Vánoční ostrov, Kokosové (Keelingovy) ostrovy, Cookovy ostrovy, Fidži, Guam, Kiribati, Marshallovy ostrovy, Mikronésie, Nauru, Nový Zéland, Niue, Ostrov Norfolk, Ostrovy Severní Mariany, Palau, Samoa, Šalamounovy ostrovy, Tonga, Tuvalu, Vanuatu