

V Bruseli 9. apríla 2021
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2021/0083(NLE)**

**7666/21
ADD 1**

**AVIATION 69
RELEX 280
OC 7**

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	8. apríla 2021
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2021) 157 final - ANNEX
Predmet:	PRÍLOHA k návrhu na rozhodnutie Rady o podpise v mene Únie a predbežnom uplatňovaní Dohody o leteckej doprave medzi Katarským štátom na jednej strane a Európskou úniou a jej členskými štátmi na strane druhej

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2021) 157 final - ANNEX.

Príloha: COM(2021) 157 final - ANNEX



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 4. 2021
COM(2021) 157 final

ANNEX 1

PRÍLOHA

k

návrhu na rozhodnutie Rady

**o podpise v mene Únie a predbežnom uplatňovaní Dohody o leteckej doprave medzi
Katarským štátom na jednej strane a Európskou úniou a jej členskými štátmi na strane
druhej**

DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE MEDZI KATARSKÝM ŠTÁTOM NA JEDNEJ STRANE
A EURÓPSKOU ÚNIOU A JEJ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI NA STRANE DRUHEJ

OBSAH

ČLÁNOK 1: Vymedzenie pojmov

HLAVA I: HOSPODÁRSKE USTANOVENIA

ČLÁNOK 2: Udelenie práv

ČLÁNOK 3: Prevádzkové oprávnenie

ČLÁNOK 4: Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie a obmedzenie oprávnenia

ČLÁNOK 5: Liberalizácia vlastníctva a kontroly

ČLÁNOK 6: Dodržiavanie zákonov a právnych predpisov

ČLÁNOK 7: Spravodlivá hospodárska súťaž

ČLÁNOK 8: Obchodné príležitosti

ČLÁNOK 9: Clá

ČLÁNOK 10: Používateľské poplatky

ČLÁNOK 11: Cestovné a sadzby

ČLÁNOK 12: Štatistika

HLAVA II: SPOLUPRÁCA V OBLASTI REGULÁCIE

ČLÁNOK 13: Bezpečnosť letectva

ČLÁNOK 14: Bezpečnostná ochrana letectva

ČLÁNOK 15: Manažment letovej prevádzky

ČLÁNOK 16: Životné prostredie

ČLÁNOK 17: Zodpovednosť leteckých dopravcov

ČLÁNOK 18: Ochrana spotrebiteľa

ČLÁNOK 19: Počítačové rezervačné systémy

ČLÁNOK 20: Sociálne hľadiská

HLAVA III: INŠTITUCIONÁLNE USTANOVENIA

ČLÁNOK 21: Výklad a vykonávanie

ČLÁNOK 22: Spoločný výbor

ČLÁNOK 23: Riešenie sporov a rozhodcovské konanie

ČLÁNOK 24: Vzťah k iným dohodám

ČLÁNOK 25: Zmeny

ČLÁNOK 26: Pristúpenie nových členských štátov Európskej únie

ČLÁNOK 27: Vypovedanie dohody

ČLÁNOK 28: Registrácia dohody

ČLÁNOK 29: Nadobudnutie platnosti, predbežné vykonávanie a depozitár

PRÍLOHA 1: Prechodné ustanovenia

PRÍLOHA 2: Geografická pôsobnosť dopravných práv v rámci piatej slobody v prípade služieb nákladnej dopravy

KATARSKÝ ŠTÁT (ďalej len „Katar“)

na jednej strane

a

BELGICKÉ KRÁĽOVSTVO,

BULHARSKÁ REPUBLIKA,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKE KRÁĽOVSTVO,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NEMECKO,

ESTÓNSKA REPUBLIKA,

ÍRSKO,

HELÉNSKA REPUBLIKA,

ŠPANIELSKÉ KRÁĽOVSTVO,

FRANCÚZSKÁ REPUBLIKA,

CHORVÁTSKA REPUBLIKA,

TALIANSKA REPUBLIKA,

CYPERSKÁ REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITOVSKÁ REPUBLIKA,

LUXEMBURSKÉ VEĽKOVŮJVDSTVO,

MAĎARSKO,

MALTA,

HOLANDSKÉ KRÁĽOVSTVO,

RAKÚSKA REPUBLIKA,

POĽSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

RUMUNSKO,

SLOVINSKÁ REPUBLIKA,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FÍNSKA REPUBLIKA,

ŠVÉDSKE KRÁĽOVSTVO,

ako zmluvné strany Zmluvy o Európskej únii a Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len spolu ako „zmluvy EÚ“) a ako členské štáty Európskej únie (ďalej len spoločne ako „členské štáty EÚ“ alebo jednotlivito ako „členský štát EÚ“)

a EURÓPSKA ÚNIA

na strane druhej,

Katar a členské štáty EÚ ako strany Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve otvoreného na podpis v Chicagu 7. decembra 1944, spolu s Európskou úniou,

ŽELAJÚC SI podporovať svoje záujmy v oblasti leteckej dopravy ako prostriedok k upevňovaniu politických a hospodárskych vzťahov medzi stranami dohovoru,

UZNÁVAJÚC dôležitosť efektívnych leteckých spojení pri podpore obchodu, cestovného ruchu, investícií a hospodárskeho a sociálneho rozvoja,

ŽELAJÚC SI skvalitniť letecké dopravné služby a podporovať medzinárodný systém leteckej dopravy založený na nediskriminácii a spravodlivých a rovnocenných príležitostiach na súťaž leteckých dopravcov,

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

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

S ODHODLANÍM maximalizovať potenciálne výhody spolupráce v oblasti regulácie,

UZNÁVAJÚC významné výhody, ktoré môžu vzniknúť vďaka konkurencieschopným leteckým dopravným službám a životaschopným odvetviám leteckej dopravy,

ŽELAJÚC SI podporovať spravodlivú hospodársku súťaž, uznávajúc, že určité dotácie môžu nepriaznivo ovplyvniť hospodársku súťaž a ohroziť základné ciele tejto dohody, a uznávajúc, že ak neexistujú rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov z hľadiska hospodárskej súťaže, potenciálne výhody sa nemusia stať skutočnosťou,

ZAMÝŠĽAJÚC vychádzať z rámca existujúcich dohôd a dojednaní medzi stranami dohody s cieľom otvoriť prístup na trhy a maximalizovať výhody pre cestujúcich, odosielateľov, leteckých dopravcov, letiská a ich pracovníkov, verejnosť a ostatné strany využívajúce nepriame výhody,

POTVRDZUJÚC dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej leteckej politiky,

POTVRDZUJÚC potrebu naliehavých opatrení na boj proti zmene klímy, ako aj pokračujúcej spolupráce pri znižovaní emisií skleníkových plynov v odvetví letectva v súlade so svojimi medzinárodnými záväzkami v tejto veci vrátane nástrojov Medzinárodnej

organizácie civilného letectva (ICAO),

POTVRDZUJÚC dôležitosť ochrany záujmov spotrebiteľov a spolupráce pri dosahovaní vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa,

UZNÁVAJÚC, že účelom narastajúcich obchodných príležitostí nie je oslabenie pracovných alebo s prácou súvisiacich štandardov strán dohody, a potvrdzujúc význam zohľadnenia vplyvov tejto dohody na podmienky práce, zamestnávania a pracovné podmienky, a výhody, ktoré prináša kombinácia výrazných hospodárskych ziskov z otvorených a konkurenčných trhov a vysoké pracovné normy,

BERÚC NA VEDOMIE želanie preskúmať spôsoby, ako zlepšiť prístup odvetvia leteckej dopravy ku kapitálu v záujme ďalšieho rozvoja leteckej dopravy,

ŽELAJÚC SI uzatvoriť dohodu o leteckej doprave ako doplnok k dohovoru,

SA DOHODLI TAKTO:

ČLÁNOK 1

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto dohody, ak nie je uvedené inak:

1. „dohoda“ je táto dohoda, akékoľvek jej prílohy, ako aj akékoľvek ich zmeny;
2. „letecká doprava“ je preprava cestujúcich, batožiny, nákladu a poštových zásielok lietadlom, a to samostatne alebo v kombinácii, ktorá sa poskytuje verejnosti za úhradu alebo nájom a ktorá zahŕňa pravidelné a nepravidelné letecké dopravné služby;
3. „rozhodnutie o občianstve“ je zistenie, že letecký dopravca ponúkajúci prevádzku leteckých dopravných služieb na základe tejto dohody spĺňa požiadavky článku 3 tejto dohody vzhľadom na jeho vlastníctvo, účinnú kontrolu a hlavné miesto podnikania;
4. „príslušné orgány“ sú orgány alebo subjekty štátnej správy zodpovedné za administratívne funkcie podľa tejto dohody;
5. „počítačový rezervačný systém“ alebo „PRS“ je počítačový systém, ktorý obsahuje informácie okrem iného o letových poriadkoch, dostupnosti a cestovnom viac ako jedného leteckého dopravcu, so zariadeniami, cez ktoré sa môžu robiť rezervácie alebo vystavovať lístky, alebo bez týchto zariadení, v rozsahu, v akom sú niektoré alebo všetky tieto služby sprístupnené predplatiteľom. Na účely tejto dohody pojem „PRS“ zahŕňa aj „globálne distribučné systémy“, resp. „GDS“, ak sú ich súčasťou produkty leteckej dopravy;
6. „dohovor“ je Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve otvorený na podpis 7. decembra 1944 v Chicagu a zahŕňa:
 - a) akúkoľvek zmenu, ktorá nadobudla platnosť podľa článku 94 písm. a) dohovoru a bola ratifikovaná Katarom a členským štátom EÚ alebo členskými štátmi EÚ, ktorých sa príslušná záležitosť týka, a
 - b) akúkoľvek prílohu alebo jej zmenu prijatú podľa článku 90 dohovoru, pokiaľ táto príloha alebo zmena sú kedykoľvek platné pre Katar a pre členský štát EÚ alebo členské štáty EÚ, ktorých sa príslušná záležitosť týka;
7. „diskriminácia“ je rozlišovanie akéhokoľvek druhu bez objektívneho dôvodu;
8. „cestovné“ sú ceny, ktoré sa platia leteckým dopravcom alebo ich zástupcom alebo

iným predajcom leteniek za prepravu cestujúcich v rámci leteckých dopravných služieb, vrátane všetkých iných súvisiacich druhov dopravy a podmienky, za ktorých sa tieto ceny používajú, vrátane odplát a podmienok ponúknutých agentúre a iných doplnkových služieb;

9. „rozhodnutie o spôsobilosti“ je zistenie, že letecký dopravca ponúkajúci prevádzku leteckých dopravných služieb na základe tejto dohody má uspokojivé finančné schopnosti a adekvátne manažérske skúsenosti prevádzkovať takéto služby a je pripravený dodržiavať zákony, právne predpisy a požiadavky, ktoré sa vzťahujú na prevádzku takýchto služieb;

10. „úplné náklady“ sú náklady na poskytovanie služieb plus primerané poplatky za správnu réžiu;

11. „medzinárodná letecká doprava“ je letecká doprava, ktorá prechádza cez vzdušný priestor nad územím viac ako jedného štátu;

12. „strany dohody“ sú Katar na jednej strane a Európska únia a jej členské štáty na druhej strane;

13. „hlavné miesto podnikania“ je ústredie alebo sídlo leteckého dopravcu na území strany dohody, v ktorom sa vykonávajú hlavné finančné operácie a prevádzková kontrola vrátane riadenia zachovania letovej spôsobilosti leteckého dopravcu;

14. „sadzby“ sú ceny, ktoré sa platia za prepravu nákladu v rámci leteckých dopravných služieb, vrátane všetkých iných súvisiacich druhov dopravy a všetky podmienky, za ktorých sa tieto ceny používajú, vrátane odplát a podmienok ponúknutých agentúre a iných doplnkových služieb;

15. „pozemná obsluha pre vlastnú potrebu“ je situácia, v ktorej užívateľ letiska sám pre seba zabezpečuje jednu alebo viaceré kategórie služieb pozemnej obsluhy a neuzatvára žiadnu zmluvu akéhokoľvek charakteru s treťou stranou na poskytovanie takých služieb; na účely tohto vymedzenia pojmu sa užívatelia letiska medzi sebou nepovažujú za tretiu stranu, keď:

- a) jeden užívateľ má väčšinový vlastnícky podiel v druhom alebo
- b) jeden a ten istý subjekt má väčšinový podiel v každom z nich;

16. „závažná porucha fungovania hospodárstva Kataru alebo členského štátu EÚ“ je mimoriadna, dočasná (krátkodobá alebo dlhodobá) a závažná kríza, ktorá má vplyv na celé hospodárstvo Kataru alebo členského štátu EÚ, a nielen na konkrétny región alebo hospodárske odvetvie;

17. „pristátie na neprepravné účely“ je pristátie na iný účel ako nastúpenie alebo vystúpenie cestujúcich, naloženie alebo vyloženie batožiny, nákladu a/alebo poštových

zásielok v leteckej doprave;

18. „dotácia“ je akýkoľvek finančný príspevok poskytnutý vládou alebo iným verejným orgánom na akejkoľvek úrovni vrátane:

- i) priameho prevodu finančných prostriedkov a potenciálneho priameho prevodu finančných prostriedkov alebo záväzkov;
- ii) vzdania sa alebo nevybratia príjmov, ktoré sú inak splatné;
- iii) poskytovania tovaru alebo služieb (okrem všeobecnej infraštruktúry) či nákupu tovaru alebo služieb alebo
- iv) realizovania platieb do finančného mechanizmu alebo poverenia či usmernenia súkromnej inštitúcie na vykonávanie jednej alebo viacerých funkcií uvedených v bodoch i), ii) a iii), ktoré by inak prináležali vláde alebo inému verejnému orgánu a ktorých vykonávanie sa v žiadnom zmysle nelíši od praxe obvykle vykonávanej vládou;

ktoré sú *de iure* alebo *de facto* obmedzené na určitých leteckých dopravcov a ktoré poskytujú leteckému dopravcovi alebo dopravcom výhodu. Za poskytnutie výhody sa nepovažuje finančná intervencia vlády alebo iného verejného orgánu, ak by rovnakú finančnú intervenciu podnikol súkromný účastník trhu motivovaný komerčnými úvahami;

19. v prípade Katarského štátu má pojem „územie“ význam uvedený v článku 2 dohovoru. V prípade Európskej únie a jej členských štátov je „územie“ územie, vnútrozemské vody a pobrežné more členských štátov, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o Európskej únii a Zmluva o fungovaní Európskej únie, ako aj podmienky stanovené v daných zmluvách, a vzdušný priestor nad nimi;

20. „používateľský poplatok“ je poplatok uložený 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

Udelenie práv

Letový poriadok

1. Každá strana dohody umožní leteckým dopravcom druhej strany prevádzkovať ďalej uvedené trate:

- a) v prípade leteckých dopravcov Kataru:

všetky miesta v Katare – všetky medzipríletné miesta – všetky miesta v Európskej únii – všetky miesta mimo týchto území

- b) v prípade leteckých dopravcov Európskej únie:

všetky miesta v Európskej únii – všetky medzipríletné miesta – všetky miesta v Katare – všetky miesta mimo týchto území

Na účely uplatňovania uvedeného letového poriadku:

„všetky miesta“ je jedno alebo viac miest;

„všetky miesta v Európskej únii“ je jedno alebo viac miest v tom istom členskom štáte EÚ alebo v rôznych členských štátoch EÚ, a to buď samostatne alebo v kombinácii, v akomkoľvek poradí.

Dopravné práva

2. Každá strana dohody udelí druhej strane dohody na účely vykonávania medzinárodnej leteckej dopravy leteckými dopravcami druhej strany dohody tieto práva na nediskriminačnom základe:

- a) právo prelietavať bez pristátia ponad svoje územie;
- b) právo pristávať na svojom území na neprepravné účely;
- c) právo vykonávať pravidelnú a nepravidelnú osobnú, kombinovanú a nákladnú

medzinárodnú leteckú dopravu:

i) v prípade leteckých dopravcov Kataru právo poskytovať medzinárodnú leteckú dopravu medzi všetkými miestami v Katare a všetkými miestami v Európskej únii s

A) dopravnými právami v rámci tretej a štvrtej slobody bez obmedzenia tratí, kapacity a/alebo frekvencií; a

B) dopravnými právami v rámci piatej slobody pre služby nákladnej dopravy medzi Európskou úniou a nad rámec miest uvedených v prílohe 2 oddiele 1, ak sa pri výkone dopravných práv v rámci piatej slobody neprekročí sedem (7) týždenných frekvencií za každý členský štát EÚ;

ii) v prípade leteckých dopravcov Európskej únie právo poskytovať medzinárodnú leteckú dopravu medzi všetkými miestami v Európskej únii a všetkými miestami v Katare s

A) dopravnými právami v rámci tretej a štvrtej slobody bez obmedzenia tratí, kapacity a/alebo frekvencií; a

B) dopravnými právami v rámci piatej slobody pre služby nákladnej dopravy medzi Katarom a nad rámec miest uvedených v prílohe 2 oddiele 2, ak sa pri výkone dopravných práv v rámci piatej slobody neprekročí sedem (7) týždenných frekvencií za každý členský štát EÚ.

Výkon týchto dopravných práv podlieha prechodným ustanoveniam uvedeným v prílohe 1 k tejto dohode; a

Na zabránenie pochybnostiam, v prípade členských štátov EÚ, ktoré vo svojich súčasných dvojstranných dohodách a dojednaniach o leteckej doprave s Katarom majú sedem (7) alebo menej týždenných frekvencií s dopravnými právami v rámci piatej slobody pre všetky služby nákladnej dopravy, bude celkový počet týždenných frekvencií dostupných pre dopravcov oboch strán dohody na konci prechodného obdobia sedem (7);

d) práva, ktoré sú inak stanovené v tejto dohode.

Prevádzková flexibilita

3. Leteckí dopravcovia každej strany dohody môžu pri ktoromkoľvek lete alebo pri všetkých letoch a podľa vlastného uváženia na tratiach uvedených v odseku 1:

a) vykonávať lety v ktoromkoľvek smere alebo obidvoch smeroch;

- b) kombinovať rôzne čísla letov v rámci letu jedného lietadla;
- c) zabezpečovať leteckú dopravu do medziluhých miest a miest mimo týchto území a do miest na územiach strán dohody v akejkoľvek kombinácii a akejkoľvek poradi podľa ustanovení odseku 2;
- d) vynechať pristátie v ktoromkoľvek mieste alebo miestach;
- e) presunúť prepravu z ktoréhokoľvek zo svojich lietadiel na ktoréhokoľvek iné svoje lietadlo v ktoromkoľvek mieste (zmena lietadla v mieste medzipristátia);
- f) robiť medzipristátia v ktorýchkoľvek miestach na území alebo mimo územia jednej alebo druhej strany dohody;
- g) vykonávať tranzitnú dopravu cez územie druhej strany dohody;
- h) kombinovať prepravu tým istým lietadlom bez ohľadu na to, kde sa táto preprava začína, a
- i) zabezpečovať dopravu do viac než jedného miesta v tom istom členskom štáte EÚ alebo v Katare v rámci tej istej služby (co-terminalisation).

Prevádzkovú flexibilitu stanovenú v písmenách a) až i) tohto odseku možno uplatňovať bez smerových alebo geografických obmedzení a bez straty práva na vykonávanie prepravy inak povolenej podľa tejto dohody za predpokladu, že:

- i) katarskí leteckí dopravcovia zabezpečujú dopravu do ktoréhokoľvek miesta v Katare;
- ii) leteckí dopravcovia z Európskej únie zabezpečujú dopravu do ktoréhokoľvek miesta v Európskej únii.

4. Každá strana dohody umožní každému leteckému dopravcovi druhej strany dohody, aby si určil frekvenciu a kapacity medzinárodnej leteckej dopravy, ktoré ponúka na základe komerčných hľadísk na danom trhu. V súlade s týmto právom žiadna strana dohody jednostranne neobmedzí objem dopravy, frekvenciu alebo pravidelnosť letov, smerovanie, miesta pôvodu a určenia ani typ alebo typy lietadiel používaných na prevádzku leteckými dopravcami druhej strany dohody, s výnimkou colných, technických, prevádzkových dôvodov, dôvodov bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky, ochrany životného prostredia, ochrany zdravia alebo ak sa v tejto dohode nestanovuje inak.

5. Žiadne ustanovenie tejto dohody neoprávňuje leteckých dopravcov z:

- a) Kataru na území ktoréhokoľvek členského štátu EÚ vziať na palubu cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a/alebo poštové zásielky, ktoré sa prepravujú za úhradu alebo nájom a sú určené do iného miesta na území tohto členského štátu EÚ;
- b) Európskej únie na území Kataru vziať na palubu cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a/alebo poštové zásielky, ktoré sa prepravujú za úhradu alebo nájom a sú určené do iného miesta na území Kataru.

ČLÁNOK 3

Prevádzkové oprávnenie

1. Po prijatí žiadostí o prevádzkové oprávnenie od leteckého dopravcu jednej strany dohody príslušné orgány druhej strany dohody udelia príslušné prevádzkové oprávnenie a technické povolenia bez zbytočného procedurálneho odkladu za predpokladu, že:

- a) v prípade leteckého dopravcu Kataru:
 - i) letecký dopravca má hlavné miesto podnikania v Katari a je držiteľom platnej prevádzkovej licencie v súlade s príslušnými právnymi predpismi Kataru;
 - ii) účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu vykonáva a udržiava Katar a
 - iii) leteckého dopravcu priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníctva vlastní a účinne kontroluje Katar a/alebo jeho štátni príslušníci;
- b) v prípade leteckého dopravcu Európskej únie:
 - i) letecký dopravca je usadený na území Európskej únie podľa zmlúv EÚ a je držiteľom platnej prevádzkovej licencie v súlade s právnymi predpismi Európskej únie;
 - ii) členský štát EÚ zodpovedný za vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov vykonáva a udržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu a je jasne určený príslušný orgán a

- iii) leteckého dopravcu priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníctva vlastní a účinne kontroluje členský štát alebo členské štáty Európskej únie alebo Európskeho združenia voľného obchodu a/alebo štátni príslušníci takýchto štátov;
 - c) sú dodržané ustanovenia uvedené v článkoch 13 a 14 tejto dohody a
 - d) letecký dopravca spĺňa podmienky podľa zákonov a právnych predpisov, ktoré na vykonávanie medzinárodnej leteckej dopravy zvyčajne uplatňuje strana dohody, ktorá žiadosť posudzuje.
2. Každá strana dohody pri udeľovaní prevádzkových oprávnení a technických povolení pristupuje k všetkým dopravcom druhej strany dohody nediskriminačným spôsobom.
3. Po prijatí žiadosti o prevádzkové oprávnenie od leteckého dopravcu jednej strany dohody druhá strana dohody uzná akékoľvek rozhodnutia o spôsobilosti a/alebo občianstve vydané prvou stranou dohody, vzťahujúce sa na uvedeného leteckého dopravcu, akoby také rozhodnutie vydali jej vlastné príslušné orgány, a nebude v týchto veciach ďalej konať s výnimkou ustanovení uvedených v článku 4 ods. 2 tejto dohody. Na zabránenie pochybnostiam sa tento odsek nevzťahuje na uznávanie rozhodnutí vo vzťahu k bezpečnostným osvedčeniam alebo licenciám, bezpečnostným dohodám alebo poistným krytiam.

ČLÁNOK 4

Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie a obmedzenie oprávnenia

1. Ktorákoľvek strana dohody môže zamietnuť, zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenia alebo inak zamietnuť, pozastaviť, uložiť podmienky alebo obmedziť prevádzku leteckého dopravcu druhej strany dohody, ak:
- a) v prípade leteckého dopravcu Kataru:
 - i) letecký dopravca nemá hlavné miesto podnikania v Katare alebo nie je držiteľom platnej prevádzkovej licencie v súlade s príslušnými právnymi predpismi Kataru;
 - ii) účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu nevykonáva alebo neudržiava Katar alebo

iii) leteckého dopravcu priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníctva nevlastní alebo ho účinne nekontroluje Katar a/alebo katarskí štátni príslušníci;

b) v prípade leteckého dopravcu Európskej únie:

i) letecký dopravca nie je usadený na území Európskej únie podľa zmlúv EÚ alebo nie je držiteľom platnej prevádzkovej licencie v súlade s právnymi predpismi Európskej únie;

ii) členský štát EÚ zodpovedný za vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov nevykonáva alebo neudržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu alebo príslušný orgán nie je jasne určený alebo

iii) leteckého dopravcu priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníctva nevlastní alebo ho účinne nekontroluje členský štát alebo členské štáty Európskej únie alebo Európskeho združenia voľného obchodu a/alebo štátni príslušníci takýchto štátov;

c) letecký dopravca nedodržiava zákony a právne predpisy uvedené v článku 6 tejto dohody a/alebo zákony a právne predpisy, ktoré na vykonávanie medzinárodnej leteckej dopravy zvyčajne uplatňuje strana dohody, ktorá žiadosť posudzuje.

2. Ak má strana dohody opodstatnené dôvody domnievať sa, že letecký dopravca druhej strany dohody sa nachádza v niektorej zo situácií uvedených v odseku 1, uvedená strana dohody môže požiadať druhú stranu dohodu o konzultácie.

3. Takéto konzultácie sa musia začať čo najskôr, najneskôr však do tridsiatich (30) dní od doručenia takejto žiadosti. Ak sa nedosiahne uspokojivá dohoda do tridsiatich (30) dní alebo v dohodnutej lehote od dátumu začiatku takýchto konzultácií, alebo ak sa neprijmú dohodnuté nápravné opatrenia, pre stranu dohody, ktorá požiadala o konzultácie, to predstavuje dôvod konať a odmietnuť vydať leteckému dopravcovi druhej strany dohody prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenia, zrušiť ich, pozastaviť ich, uložiť vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedziť, s cieľom zabezpečiť súlad s ustanoveniami tohto článku.

4. Bez ohľadu na odsek 3, pokiaľ ide o odsek 1 písm. c) strana dohody môže prijať okamžité alebo naliehavé opatrenia, ak si to vyžaduje núdzová situácia, alebo na zabránenie pokračujúceho nedodržiavania ustanovení. Na zabránenie pochybnostiam si pokračujúce nedodržiavanie ustanovení vyžaduje, aby otázka nesúladu už bola vznesená medzi príslušnými orgánmi strán dohody.

ČLÁNOK 5

Liberalizácia vlastníctva a kontroly

Strany dohody uznávajú potenciálne výhody postupnej liberalizácie vlastníctva a kontroly ich jednotlivých leteckých dopravcov. Strany dohody súhlasia, že vo vhodnom čase v spoločnom výbore preskúmajú vzájomnú liberalizáciu vlastníctva a kontroly leteckých dopravcov. Spoločný výbor môže ako výsledok tohto preskúmania odporučiť zmeny tejto dohody v súlade s článkom 25 tejto dohody.

ČLÁNOK 6

Dodržiavanie zákonov a právnych predpisov

1. Zákony a právne predpisy, ktoré sa na území jednej strany dohody týkajú priletov, letov a odletov lietadiel používaných na medzinárodnú leteckú dopravu, musia leteckí dopravcovia druhej strany dohody dodržiavať pri prilete lietadla na toto územie, pobyte na ňom alebo pri odlete z tohto územia.
2. V prípade cestujúcich, posádky alebo v ich zastúpení alebo batožiny, nákladu a/alebo poštových zásielok leteckých dopravcov druhej strany dohody sa musia dodržiavať zákony a iné právne predpisy, ktoré sa na území jednej strany dohody vzťahujú na prílety, lety a odlety cestujúcich, posádky, batožiny, nákladu a/alebo poštových zásielok v lietadle (vrátane právnych predpisov týkajúcich sa vstupu, odbavenia, pristáhovalectva, pasov, colného odbavenia a karantény alebo v prípade pošty poštových predpisov) pri vstupe lietadla na územie prvej strany dohody, na tomto území alebo pri odlete lietadla z tohto územia.
3. Strany dohody na svojom území povolia leteckým dopravcom druhej strany dohody prijať opatrenia, ktorými zaručia, že budú prepravované iba osoby, ktoré majú cestovné doklady požadované na vstup na jej územie alebo tranzit cez územie druhej strany dohody.

ČLÁNOK 7

Spravodlivá hospodárska súťaž

1. Strany dohody súhlasia, že ich leteckí dopravcovia musia mať spravodlivé a rovnocenné príležitosti na súťaženie pri poskytovaní leteckých dopravných služieb.

2. Strany dohody:

- a) zakázu, a ak existujú, odstránia vo svojich príslušných jurisdikciách a s použitím svojich príslušných vnútorných postupov a procesov akúkoľvek formu diskriminácie alebo nekalých praktík, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť spravodlivé a rovnocenné príležitosti leteckých dopravcov druhej strany dohody na súťaženie pri poskytovaní leteckých dopravných služieb;
- b) neudelia a nepovolia dotácie žiadnym leteckým dopravcom, ak tieto dotácie nepriaznivo ovplyvňujú spravodlivé a rovnocenné príležitosti leteckých dopravcov druhej strany dohody na súťaženie pri poskytovaní leteckých dopravných služieb;

3. Bez ohľadu na odsek 2 písm. b) môže byť udelená táto pomoc:

- a) podpora v prospech insolventných leteckých dopravcov alebo leteckých dopravcov v ťažkostiach, ak:
 - i) táto podpora je podmienená dôveryhodným reštrukturalizačným plánom založeným na realistických predpokladoch s cieľom zabezpečiť návrat insolventného leteckého dopravcu alebo leteckého dopravcu v ťažkostiach k dlhodobej životaschopnosti v primeranej lehote; a
 - ii) dotknutý letecký dopravca, jeho investori alebo akcionári sami významne prispievajú k nákladom na reštrukturalizáciu;
- b) dočasná podpora likvidity v prospech leteckého dopravcu v ťažkostiach, vo forme úverov alebo úverových záruk obmedzených na sumu potrebnú na udržanie činnosti dotknutého leteckého dopravcu, kým sa nevypracuje plán reštrukturalizácie alebo likvidácie;
- c) za predpokladu, že sú obmedzené na minimálne sumy potrebné na dosiahnutie ich cieľa a že účinky na poskytovanie leteckých dopravných služieb sú minimalizované:
 - i) dotácie na nápravu škôd spôsobených živelnými pohromami;
 - ii) v prípade Kataru dotácie na nápravu závažnej poruchy jeho hospodárstva; a v prípade EÚ a jej členských štátov dotácie na nápravu závažnej poruchy fungovania hospodárstva jedného alebo viacerých členských štátov EÚ;
- d) dotácie leteckým dopravcom povereným plnením jasne určených záväzkov služieb vo verejnom záujme potrebných na splnenie základných dopravných potrieb obyvateľstva, ktoré nemožno uspokojiť samotnými trhovými silami, za predpokladu,

že tieto dotácie sú obmedzené na primeranú odplatu za poskytnutie dotknutých leteckých dopravných služieb.

4. Strany dohody zabezpečia, aby každý z jej leteckých dopravcov poskytujúcich letecké dopravné služby podľa tejto dohody zverejnil aspoň raz ročne finančnú správu a sprievodný finančný výkaz, ktorý je externe auditovaný v súlade s medzinárodne uznávanými účtovnými normami a normami pre zverejňovanie finančných informácií podnikov, akú sú napríklad medzinárodné štandardy finančného výkazníctva, a aby v prípade, že strana dohody poskytne dotáciu, táto dotácia bola osobitne identifikovaná vo finančnej správe.

5. Každá strana dohody poskytne na žiadosť druhej strany dohody do 30 dní, ak sa strany dohody nedohodnú inak, finančné správy a akékoľvek iné informácie, ktoré má primerane k dispozícii, vrátane informácií o záležitostiach upravených v odseku 4, ktoré môže druhá strana dohody primerane požadovať, aby si overila plnenie ustanovení tohto článku. Poskytnutie takýchto informácií, ak sú citlivé z obchodného hľadiska, podlieha dôvernému zaobchádzaniu žiadajúcou stranou dohody.

6. Každá strana dohody s použitím svojich príslušných vnútorných postupov a procesov zavedie a uplatňuje opatrenia, ktorými účinne zakáže a zabráni svojim leteckým dopravcom:

- a) zúčastňovať sa na zosúladených postupoch vyplývajúcich z výslovnej alebo implicitnej dohody alebo rozhodnutia medzi konkurentmi, ktorých cieľom alebo účinkom je zabrániť, znížiť alebo narušiť hospodársku súťaž. Tento zákaz možno vyhlásiť za neuplatniteľný, ak takéto dohody, rozhodnutia alebo postupy prispievajú k zlepšeniu poskytovania alebo distribúcie služieb alebo k podpore technického či ekonomického pokroku, pričom sa spotrebiteľom umožní primeraný podiel na výsledných výhodách, a: i) neukladajú dotknutým spoločnostiam obmedzenia, ktoré nie sú nevyhnutné na dosiahnutie týchto cieľov; ii) neumožňujú takýmto spoločnostiam vylúčiť hospodársku súťaž vo vzťahu k podstatnej časti daných služieb;
- b) zneužívať dominantné postavenie spôsobom, ktorý môže mať vplyv na letecké dopravné služby na územie/z územia danej strany dohody, a
- c) koncentrácie medzi leteckými dopravcami, ktoré významne bránia efektívnej hospodárskej súťaži, najmä v dôsledku vytvárania alebo posilňovania dominantného postavenia.

7. Ak sa strana dohody (ďalej len „konajúca strana dohody“) domnieva, že spravodlivé a rovnocenné príležitosti konkurovať, ktoré majú jej dopravcovia, sú nepriaznivo ovplyvnené:

- a) diskrimináciou alebo nekalými praktikami zakázanými podľa odseku 2 písm. a);
- b) dotáciou zakázanou podľa odseku 2 písm. b) s výnimkou dotácií uvedených v odseku 3;

- c) neplnením povinností transparentnosti stanovených v odsekcích 4 a 5 alebo
- d) neplnením povinností stanovených v odseku 6 zo strany druhej strany dohody,

môže postupovať v súlade s odsekmi 8 až 10.

8. Konajúca strana dohody predloží písomnú žiadosť o konzultácie druhej strane dohody a priloží k nej písomnú správu so svojimi pripomienkami a vecnými dôkazmi. Konzultácie sa musia začať do tridsiatich (30) dní od doručenia žiadosti, ak sa strany dohody nedohodnú inak. Žiadosť o konzultácie možno podať aj v spoločnom výbore.

9. Ak sa konajúca strana dohody a druhá strana dohody nedohodnú na tejto záležitosti do šesťdesiatich (60) dní od začiatku konzultácií alebo v inej lehote odsúhlasenej stranami dohody alebo spoločným výborom, konajúca strana dohody môže prijať opatrenia voči leteckým dopravcom zúčastneným na spornom konaní alebo ktorí profitovali z diskriminácie, nekalých praktík alebo dotknutých dotácií. Najneskôr pätnásť (15) dní pred vykonaním akéhokoľvek takéhoto opatrenia ho konajúca strana dohody písomne oznámi druhej strane dohody.

10. Opatrenia prijaté podľa predchádzajúceho odseku musia byť vhodné, primerané a obmedzené z hľadiska ich rozsahu a trvania na to, čo je nevyhnutne potrebné, s cieľom zmierniť ujmu dopravcov konajúcej strany dohody a odstrániť neoprávnenú výhodu, ktorú získali dopravcovia, proti ktorým sú namierené.

11. Všetky kroky a opatrenia prijaté podľa odseku 9 sa uplatňujú bez toho, aby bolo dotknuté právo ktorejkoľvek strany dohody pristúpiť ku konaniu o urovnaní sporu stanovenému v článku 23 tejto dohody.

12. Ak sú záležitosti týkajúce sa tohto článku postúpené na konanie o urovnaní sporu stanovené v článku 23 tejto dohody, lehoty uvedené v odsekoch 10, 11 a 12 uvedeného článku sa skrátiť na polovicu.

13. Žiadnym ustanovením tejto dohody nesmie byť ovplyvnená, obmedzená alebo akokoľvek ohrozená autorita alebo právomoc orgánov strán dohody na ochranu hospodárskej súťaže alebo súdov, ktoré preskúmavajú rozhodnutia týchto orgánov. Akýkoľvek krok, ktorý nejaká strana dohody prijme podľa odseku 9 tohto článku, sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté prípadné kroky a opatrenia prijaté uvedenými orgánmi a súdmi, a to aj konajúcou stranou dohody. Rozhodnutia súdov, ktoré preskúmavajú kroky a opatrenia uvedených príslušných orgánov, sú vyňaté z mechanizmu urovnávania sporov podľa článku 23 tejto dohody.

ČLÁNOK 8

Obchodné príležitosti

Podnikanie

1. Strany dohody súhlasia, že prekážky, ktorým čelia obchodné subjekty pri podnikaní, by obmedzovali výhody, ktoré sa majú dosiahnuť touto dohodou. Strany dohody sa preto zapoja do účinného a recipročného procesu odstraňovania prekážok pri podnikaní obchodných subjektov oboch strán dohody, pokiaľ takéto prekážky obmedzujú obchodné operácie, narušujú hospodársku súťaž alebo ovplyvňujú rovnaké podmienky súťaže.

2. Spoločný výbor zriadený podľa článku 22 tejto dohody vypracuje postup spolupráce vo vzťahu k podnikaniu a obchodným príležitostiam. V súlade s článkom 22 tejto dohody môže strana dohody požiadať o zasadnutie spoločného výboru s cieľom prediskutovať akékoľvek otázky týkajúce sa uplatňovania tohto článku.

Zástupcovia leteckých dopravcov

3. Leteckí dopravcovia každej strany dohody majú právo slobodne si zriadiť pobočku a priestory na území druhej strany dohody potrebné na poskytovanie leteckej dopravy a na propagáciu a predaj leteckých dopravných služieb a súvisiacich činností, ako aj právo predávať a vydávať letenky a/alebo letecké nákladné listy, a to tak vlastné, či iného leteckého dopravcu.

4. Leteckí dopravcovia každej strany dohody majú právo v súlade so zákonmi a právnymi predpismi druhej strany dohody, ktoré sa týkajú vstupu, pobytu a zamestnania, priviesť a držať na území druhej strany dohody riadiacich, obchodných, technických, prevádzkových a iných odborných zamestnancov, ktorí sú potrební na podporu poskytovania leteckej dopravy. Obe strany dohody v prípade potreby uľahčia a urýchlia udeľovanie pracovných povolení pre personál zamestnaný v kanceláriách podľa tohto odseku, vrátane osôb vykonávajúcich určité dočasné úlohy, ktoré nepresiahnu deväťdesiat (90) dní, podliehajúcich príslušným platným zákonom a právnym predpisom. Leteckí dopravcovia každej strany dohody sa môžu slobodne rozhodnúť spolupracovať na území druhej strany dohody s hlavným obchodným zástupcom podľa svojho výberu alebo bez neho.

Pozemná obsluha

5. Každý letecký dopravca má v súvislosti s pozemnou obsluhou na území druhej strany dohody:

- a) právo vykonávať pozemnú obsluhu pre vlastnú potrebu alebo
- b) právo vybrať si spomedzi konkurenčných poskytovateľov vrátane iných leteckých dopravcov, ktorí poskytujú úplné alebo čiastočné služby pozemnej obsluhy, ak je

týmto poskytovateľom na základe zákonov a iných právnych predpisov každej strany dohody povolený prístup na trh a ak sa títo poskytovatelia nachádzajú na trhu.

Práva podľa písmen a) a b) tohto odseku podliehajú len špecifickým obmedzeniam súvisiacim s dostupnými priestormi alebo dostupnou kapacitou a vyplývajúcim z potreby zachovávať bezpečnú prevádzku letiska. Ak takéto obmedzenia obmedzujú, zabraňujú alebo znemožňujú pozemnú obsluhu pre vlastnú potrebu a ak neexistuje účinná hospodárska súťaž medzi poskytovateľmi, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy, príslušná strana dohody zabezpečí, aby všetky tieto služby boli dostupné všetkým leteckým dopravcom rovnocenne a nediskriminačne. Ceny za takéto služby sa určia na základe relevantných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.

Prideľovanie prevádzkových intervalov na letiskách

6. Každá strana dohody zabezpečí, aby jej predpisy, usmernenia a postupy týkajúce sa prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách jej území boli uplatňované transparentne, účinne, nediskriminačne a včas.

Prevádzkové plány, programy a cestovné poriadky

7. Strana dohody si môže vyžiadať oznámenie prevádzkových plánov, programov alebo cestovných poriadkov leteckej dopravy prevádzkovanvej na základe tejto dohody len na informačné účely. Ak si ktorákoľvek strana dohody vyžiada takéto oznámenie, musí obmedziť administratívne zaťaženie sprostredkovateľských subjektov leteckej dopravy a leteckých dopravcov druhej strany dohody spojené s týmito požiadavkami a postupmi na minimálnu úroveň.

Predaj, miestne výdavky a prevod finančných prostriedkov

8. Ktorýkoľvek letecký dopravca každej strany dohody sa môže zapojiť do predaja leteckých dopravných služieb a súvisiacich služieb 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 súvisiace služby a každý má právo si tieto dopravné služby a súvisiace služby kúpiť v mene platnej na danom území alebo vo voľne zmeniteľných menách.

9. Leteckým dopravcom každej strany dohody sa umožní, aby miestne výdavky, okrem iného aj na nákup paliva, uhrádzali na území druhej strany dohody v miestnej mene. Podľa svojho rozhodnutia môžu leteckí dopravcovia každej strany dohody uhrádzať tieto výdavky na území druhej strany dohody vo voľne zmeniteľných menách, a to za trhový výmenný kurz.

10. Každý letecký dopravca má na požiadanie právo kedykoľvek a akokoľvek zmeniť na voľne zmeniteľné meny a previesť príjmy z miestneho podnikania z územia druhej strany dohody do krajiny svojho výberu. Zmena a prevod prostriedkov sa umožnia rýchlo, bez obmedzení alebo zdanenia prostriedkov, za trhovú výmennú kurz platný na aktuálne transakcie a prevody v deň, keď letecký dopravca predloží úvodnú žiadosť o prevod prostriedkov, a nesmie podliehať žiadnym poplatkom s výnimkou poplatkov, ktoré zvyčajne účtujú banky za vykonanie zmeny a prevodu.

Obchodné dohody o spolupráci

11. Pri prevádzkovaní alebo ponúkaní služieb podľa tejto dohody ktorýkoľvek letecký dopravca strany dohody môže uzatvárať obchodné dohody o spolupráci, ako sú napr. dohody o vyhradení časti kapacity lietadla alebo dohody o spoločných letových kódach, s:

- a) ktorýmkoľvek leteckým dopravcom alebo leteckými dopravcami strán dohody,
- b) ktorýmkoľvek leteckým dopravcom alebo leteckými dopravcami tretej krajiny a/alebo
- c) poskytovateľom povrchovej dopravy (pozemnej alebo námornej) ktorejkoľvek krajiny,

za predpokladu, že i) prevádzkujúci dopravca je držiteľom príslušných dopravných práv, ii) obchodní dopravcovia majú príslušné základné trate v letovom poriadku a iii) tieto dohody spĺňajú regulačné požiadavky, ktoré sa na takéto dohody zvyčajne uplatňujú.

12. Pri prevádzkovaní alebo ponúkaní služieb podľa tejto dohody ktorýkoľvek letecký dopravca strany dohody môže uzatvárať obchodné dohody o spolupráci, ako sú napr. dohody o vyhradení časti kapacity lietadla alebo dohody o spoločných letových kódach, s dopravcom, ktorý prevádzkuje dopravu na vnútroštátnom úseku, za predpokladu, že i) je súčasťou medzinárodného letu a ii) tieto dohody spĺňajú požiadavky, ktoré sa na takéto dohody zvyčajne uplatňujú. Na účely tohto odseku sa vnútroštátnym úsekom v prípade prevádzkujúceho dopravcu z Európskej únie rozumie trať na území členského štátu EÚ a v prípade prevádzkujúceho dopravcu z Kataru trať na území Kataru.

13. Pokiaľ ide o osobnú dopravu predávanú v rámci obchodných dohôd o spolupráci, kupujúci musí byť informovaný na predajnom mieste alebo v každom prípade pri odbavení, alebo ak sa pre nadväzujúci let nevyžaduje odbavenie, pred nástupom do lietadla, o tom, ktorí prevádzkovatelia dopravy budú prevádzkovať jednotlivé úseky.

Intermodálne služby

14. Pokiaľ ide o dopravu cestujúcich, poskytovatelia povrchovej dopravy nepodliehajú zákonom ani právnym predpisom upravujúcim leteckú dopravu, a to výhradne na základe toho, že takúto povrchovú dopravu ponúka letecký dopravca pod vlastným menom.

15. Bez ohľadu na iné ustanovenia tejto dohody sa leteckým dopravcom a nepriamym poskytovateľom nákladnej prepravy strán dohody bez obmedzenia povolí v súvislosti s medzinárodnou leteckou dopravou využívať akúkoľvek povrchovú nákladnú dopravu do miest alebo z miest na území strán dohody alebo tretích krajín vrátane dopravy na všetky letiská s priestormi na colné odbavenie alebo z týchto letísk a v prípade potreby vrátane práv na dopravu nákladu pod colným dohľadom podľa uplatniteľných zákonov a právnych predpisov. V prípade takéhoto nákladu, či už sa prepravuje povrchovou dopravou alebo letecky, sa zabezpečí prístup k letiskovému colnému odbaveniu a zariadeniam. Leteckí dopravcovia sa môžu rozhodnúť, že si budú zabezpečovať povrchovú dopravu sami alebo na základe dohody s inými poskytovateľmi povrchovej dopravy vrátane povrchovej dopravy, ktorú prevádzkujú iní leteckí dopravcovia alebo nepriami poskytovatelia nákladnej leteckej dopravy. Takéto intermodálne nákladné služby možno poskytovať za jednotnú spoločnú cenu za kombinovanú leteckú a povrchovú dopravu, ak odosielatelia nie sú uvedení do omylu z hľadiska skutočností týkajúcich sa takejto dopravy.

Franchising a označovanie

16. Leteckí dopravcovia každej strany dohody sú oprávnení uzatvárať franchisingové 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 právnych predpisoch, ktoré strany dohody zvyčajne uplatňujú na takéto dohody, najmä na tie, ktoré vyžadujú zverejniť totožnosť leteckého dopravcu vykonávajúceho túto službu.

Prenájom

17. Strany dohody udelia navzájom leteckým dopravcom druhej strany právo poskytovať služby na základe tejto dohody:

- a) s použitím lietadiel prenajatých bez posádky od akéhokoľvek prenajímateľa;
- b) s použitím lietadiel prenajatých s posádkou od iných leteckých dopravcov tej istej strany dohody ako nájomca;
- c) s použitím lietadiel prenajatých s posádkou od leteckých dopravcov z inej krajiny ako strana dohody nájomcu, za predpokladu, že prenájom je odôvodnený výnimočnými potrebami, sezónnymi kapacitnými potrebami alebo prevádzkovými ťažkosťami nájomcu a prenájom nepresiahne čas, ktorý je nevyhnutne potrebný na splnenie takýchto potrieb alebo prekonanie takýchto ťažkostí.

Dotknuté strany dohody môžu vyžadovať, aby zmluvy o prenájme boli schválené ich príslušnými orgánmi na účely overenia súladu s podmienkami stanovenými v tomto odseku a s uplatniteľnými požiadavkami na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu. Ak však strana dohody vyžaduje takéto schválenie, usiluje sa urýchliť schvaľovacie postupy a minimalizovať administratívne zaťaženie dotknutých dopravcov. Na zabránenie pochybnostiam sa ustanovenia tohto odseku uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté zákony a právne predpisy strany dohody, pokiaľ ide o prenájom lietadiel leteckými dopravcami uvedenej strany dohody.

ČLÁNOK 9

Clá

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 vybavenie, náhradné diely (vrátane motorov), zásoby lietadla (okrem iného potravín, nápojov, 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 a za predpokladu, že toto vybavenie a zásoby zostanú na palube lietadla, oslobodené od všetkých dovozných obmedzení, daní z majetku, kapitálových poplatkov, colných poplatkov, spotrebných daní, poplatkov za prehliadky, dane z pridanej hodnoty (DPH) alebo iných podobných nepriamych daní, a od podobných poplatkov a odvodov, ktoré sú:

- a) uložené vnútroštátnymi alebo miestnymi orgánmi alebo Európskou úniou a
- b) nie sú založené na cene za poskytované služby.

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) palubné zásoby, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie jednej strany dohody a nakladajú na palubu v primeraných množstvách na použitie v odlietajúcom lietadle leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktorý zabezpečuje medzinárodnú leteckú dopravu, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím;

- b) pozemné vybavenie a náhradné diely (vrátane motorov) dovezené na územie strany dohody na účely servisu, údržby alebo opravy lietadla leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave;
- c) palivo, mazivá a spotrebné technické zásoby v lietadle dovezené alebo dodané 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, dovezené alebo dodané na územie jednej strany dohody a naložené 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 použitie na letiskách alebo nákladných termináloch.

3. Žiadne ustanovenie tejto dohody nebráni strane dohody v tom, aby na nediskriminačnom základe uložila dane, odvody, clá, poplatky alebo odvody na palivo dodávané na jej území na použitie v lietadlách leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje lety medzi dvoma miestami na jej území.

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 vyložiť 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 stanovené v tomto článku sa uplatňujú aj 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 tohto článku 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 cestujúcimi na palube na úseku leteckej dopravnej služby medzi dvoma miestami na jej území, na ktorých je povolený nástup do lietadla a výstup z neho.

7. Batožina a náklad v priamom tranzite cez územie strany dohody sú oslobodené od daní, ciel, poplatkov a iných podobných odvodov, ktoré nevychádzajú z ceny za poskytovanú službu.

8. Na vybavenie a zásoby uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku sa môže vzťahovať požiadavka, aby boli držané pod dohľadom alebo kontrolou príslušných orgánov.

9. Ustanovenia príslušných dohovorov, ktoré sú v platnosti medzi členským štátom EÚ a Katarom s cieľom predchádzať dvojitému zdaneniu príjmov a kapitálu, sa touto dohodou nemenia.

ČLÁNOK 10

Používateľské poplatky

1. Každá strana dohody zabezpečí, aby poplatky za používanie zariadení leteckej navigácie a riadenia letovej prevádzky, ktoré jej príslušné spoplatňujúce orgány alebo subjekty môžu ukladať leteckým dopravcom druhej strany dohody, vychádzali z nákladov a aby neboli diskriminačné. Akékoľvek takéto používateľské poplatky sa v každom prípade vymerajú 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 používateľské poplatky, ktoré jej príslušné spoplatňujúce orgány alebo subjekty môžu ukladať leteckým dopravcom druhej strany dohody za používanie letísk, zariadení bezpečnostnej ochrany letectva a súvisiacich zariadení a služieb, s výnimkou poplatkov uložených za služby uvedené v článku 8 ods. 5 tejto dohody, neboli nespravodlivo diskriminačné a aby boli spravodlivo rozdelené medzi jednotlivé kategórie používateľov. Tieto poplatky musia odrážať, ale nesmú prevyšovať úplné náklady príslušných spoplatňujúcich orgánov alebo subjektov na poskytovanie príslušných zariadení a služieb letísk, zariadení a služieb spojených s bezpečnostnou ochranou letectva na letisku alebo na tých letiskách, kde sa uplatňuje spoločný systém spoplatňovania. V týchto poplatkoch môže byť zahrnutá primeraná návratnosť aktív po započítaní odpisov. Zariadenia a služby, za používanie ktorých sa účtujú poplatky, sa poskytujú efektívne a hospodárne. Takéto poplatky sa v každom prípade uplatňujú na leteckých dopravcov druhej strany dohody za podmienok, ktoré nie sú menej priaznivé ako najpriaznivejšie podmienky dostupné pre akéhokoľvek iného leteckého dopravcu v čase uplatnenia poplatkov.

3. Každá strana dohody vyžaduje, aby príslušné spoplatňujúce orgány alebo subjekty na jej území a leteckí dopravcovia, ktorí používajú služby a zariadenia, viedli konzultácie a vymieňali si takéto informácie, ktoré môžu byť potrebné na umožnenie presného posúdenia primeranosti poplatkov v súlade so zásadami stanovenými v odsekoch 1 a 2 tohto článku. Príslušné spoplatňujúce orgány alebo subjekty s primeraným predstihom oznámia používateľom každú navrhovanú zmenu používateľských poplatkov, aby používatelia mohli vyjadriť svoj názor a predložiť pripomienky pred vykonaním týchto zmien.

ČLÁNOK 11

Cestovné a sadzby

1. Strany dohody umožnia, aby leteckí dopravcovia strán dohody stanovovali cestovné a sadzby voľne na základe slobodnej a spravodlivej hospodárskej súťaže.
2. Každá strana dohody môže na nediskriminačnom základe požadovať, aby leteckí dopravcovia oboch strán dohody oznámili jej príslušným orgánom cestovné a sadzby, ktoré ponúkajú za lety z jej územia, a to v zjednodušenej forme a iba na informačné účely. Leteckí dopravcovia môžu byť povinní predložiť takéto oznámenie najskôr pri prvotnej ponuke cestovného alebo sadzby.

ČLÁNOK 12

Štatistika

1. Strany dohody spolupracujú v rámci spoločného výboru na uľahčení výmeny štatistických údajov súvisiacich s leteckou dopravou podľa tejto dohody.
2. Každá strana dohody poskytne na požiadanie druhej strany dohody neutajovanú a nie obchodne citlivú dostupnú štatistiku leteckej dopravy podľa tejto dohody, ktorá sa vyžaduje v súlade s príslušnými zákonmi a právnymi predpismi strán dohody, na nediskriminačnom základe a ktorú možno v primeranej miere vyžadovať.

HLAVA II SPOLUPRÁCA V OBLASTI REGULÁCIE

ČLÁNOK 13

Bezpečnosť letectva

1. Strany dohody opätovne potvrdzujú význam úzkej spolupráce v oblasti bezpečnosti letectva. V tejto súvislosti sa strany dohody podľa potreby zapájajú do ďalšej spolupráce v oblasti vyšetrovania nehôd, vývoja v oblasti regulácie, výmeny informácií o bezpečnosti, možnej vzájomnej účasti na činnostiach dohľadu alebo pri vykonávaní spoločných činností dohľadu a rozvoja spoločných projektov a iniciatív.

2. Druhá strana dohody a jej letecké úrady uznávajú za platné osvedčenia letovej spôsobilosti, osvedčenia o spôsobilosti a preukazy spôsobilosti vydané alebo uznané za platné jednou stranou dohody, ktoré sú naďalej v platnosti, a to na účely prevádzkovania leteckých dopravných služieb, za predpokladu, že takéto osvedčenia alebo preukazy spôsobilosti boli vydané alebo uznané za platné prinajmenšom na základe príslušných medzinárodných noriem a odporúčaní a postupov pre letecké navigačné služby stanovených podľa dohovoru a v súlade s nimi.

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

4. Ak po takýchto konzultáciách žiadajúca strana dohody zistí, že druhá strana dohody neúčinne zachováva a spravuje bezpečnostné štandardy a požiadavky v oblastiach uvedených v odseku 3 tohto článku, ktoré sú, ak neexistuje iné rozhodnutie, aspoň rovnaké ako minimálne normy stanovené podľa dohovoru, oznámi takéto zistenia druhej strane dohody.

Druhá strana dohody predloží plán nápravných opatrení, ktorý zahŕňa harmonogram vykonávania, do tridsiatich (30) dní. Plán nápravných opatrení a príslušný harmonogram sa odsúhlasí medzi stranami dohody pred jeho vykonaním.

Ak druhá strana dohody neprijme primerané nápravné opatrenie v primeranej lehote, pre žiadajúcu stranu dohody to predstavuje dôvod odmietnuť vydať prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenia, zrušiť ich, pozastaviť ich, uložiť na ne podmienky alebo ich obmedziť, alebo inak zamietnuť prevádzku leteckého dopravcu, ktorý je predmetom bezpečnostného dohľadu druhej strany dohody, zrušiť ju, pozastaviť ju, uložiť na ňu podmienky alebo ju obmedziť.

5. Každá strana dohody akceptuje, že akékoľvek lietadlo prevádzkované leteckým dopravcom strany dohody alebo v jeho mene môžu na území druhej strany dohody príslušné orgány druhej strany dohody podrobiť inšpekciu na odbavovacej ploche s cieľom overiť platnosť príslušných dokladov lietadla a dokladov členov jeho posádky a viditeľný stav lietadla a jeho vybavenia, za predpokladu, že takéto preskúmanie nespôsobí neprimerané omeškanie v prevádzke lietadla.

6. Ak strana dohody po vykonaní inšpekcie na odbavovacej ploche zistí, že lietadlo alebo prevádzka lietadla nie sú v súlade s minimálnymi normami a postupmi pre letecké navigačné služby stanovenými podľa dohovoru, strana dohody upovedomí o takomto nesúlade prevádzkovateľa lietadla a zároveň požiada o nápravné opatrenia, ktoré považuje za vhodné. Ak je to vhodné, príslušné orgány druhej strany dohody, ktoré sú zodpovedné za bezpečnostný dohľad nad leteckým dopravcom prevádzkujúcim lietadlo, môžu byť požiadané o prevzatie nápravného opatrenia, ktoré prijal prevádzkovateľ lietadla. Bez ohľadu na to, každá strana dohody umožní prístup k výsledkom inšpekcií na odbavovacej ploche vykonaným v prípade prevádzkovateľov lietadiel, ktorí spadajú pod bezpečnostný dohľad druhej strany dohody.

7. Každá strana dohody má právo prijať okamžité opatrenie vrátane práva zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenia alebo inak pozastaviť alebo obmedziť činnosť leteckého dopravcu druhej strany dohody, ak dospeje k záveru, že to je nevyhnutné vzhľadom na bezprostredné ohrozenie bezpečnosti letectva. Strana dohody, ktorá prijme takéto opatrenia, o tom bezodkladne informuje druhú stranu dohody a odôvodní svoje kroky.

8. Akékoľvek kroky prijaté stranou dohody v súlade s odsekmi 4, 6 alebo 7 tohto článku musia byť nevyhnutné a primerané vzhľadom na bezpečnostný nález a musia sa ukončiť, keď pominú dôvody na prijatie uvedených krokov.

ČLÁNOK 14

Bezpečnostná ochrana letectva

1. Strany dohody zdôrazňujú svoj záväzok dosiahnuť najvyššiu úroveň noriem bezpečnostnej ochrany letectva a v prípade potreby môžu pristúpiť k užšiemu dialógu a spolupráci.

2. Strany dohody opätovne zdôrazňujú svoje vzájomné záväzky zabezpečovať bezpečnostnú ochranu civilného letectva voči činom protiprávneho zasahovania, 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, Dohovoru o potláčaní protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva podpísaného v Montreale 23. septembra 1971, Protokolu o potláčaní násilných protiprávnych

činov na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu podpísaného v Montreale 24. februára 1988 a Dohovoru o označovaní plastických výbušnín na účel odhalenia podpísaného v Montreale 1. marca 1991, pokiaľ sú obidve strany dohody účastníkmi týchto dohovorov, ako aj všetkých ostatných dohovorov a protokolov týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany civilného letectva, na ktorých sa strany dohody zúčastňujú.

3. Strany dohody si na požiadanie navzájom poskytnú všetku pomoc potrebnú na zabránenie akémukoľvek ohrozeniu bezpečnostnej ochrany civilného letectva vrátane zabráneniu 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.

4. Strany dohody vo svojich vzájomných vzťahoch konajú v súlade s medzinárodnými normami bezpečnostnej ochrany letectva a príslušnými odporúčaniami organizácie ICAO. Strany dohody vyžadujú, aby prevádzkovatelia lietadiel zapísaných v ich registri, prevádzkovatelia lietadiel 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.

5. Každá strana dohody zabezpečí, aby sa na jej území prijali účinné opatrenia na ochranu civilného letectva pred činmi nezákonného zasahovania, okrem iného vrátane detekčnej kontroly cestujúcich a ich príručnej batožiny, detekčnej kontroly podanej batožiny, detekčnej kontroly a bezpečnostnej kontroly osôb iných než cestujúci, vrátane posádky, ako aj ich prenášaných predmetov, detekčnej kontroly a bezpečnostnej kontroly nákladu, poštových zásielok, dodávok potrebných počas letu a letiskových dodávok, ako aj kontroly vstupu do letovej časti letiska a vyhradených bezpečnostných priestorov. Tieto opatrenia sa prispôbia v súlade so zvýšením ohrozenia bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Každá strana dohody súhlasí s tým, že sa musia dodržiavať bezpečnostné ustanovenia požadované druhou stranou dohody, ktoré sa týkajú priletu lietadiel na jej územie, ich prevádzky alebo odletu z neho.

6. Pri plnom zohľadnení a vzájomnom rešpektovaní zvrchovanosti strán dohody môže strana dohody prijať bezpečnostné opatrenia na vstup na svoje územie, ako aj núdzové opatrenia, s cieľom reagovať na konkrétne ohrozenie bezpečnostnej ochrany, čo by mala bezodkladne oznámiť druhej strane dohody. Každá strana dohody posúdi kladne každú žiadosť druhej strany dohody o primerané osobitné bezpečnostné opatrenia a prvá strana dohody prihliadne na už prijaté bezpečnostné opatrenia druhej strany dohody a akékoľvek stanoviská druhej strany dohody, ako aj možné nepriaznivé účinky na leteckú dopravu medzi stranami dohody. Okrem prípadu, keď to nie je v núdzovej situácii primerane možné, každá strana dohody vopred informuje druhú stranu dohody o všetkých osobitných bezpečnostných opatreniach, ktoré plánuje zaviesť a ktoré by mohli mať významný finančný alebo prevádzkový vplyv na letecké dopravné služby poskytované podľa tejto dohody. V prípade potreby z naliehavých dôvodov môže každá strana dohody požiadať o zasadnutie spoločného výboru na prediskutovanie takýchto bezpečnostných opatrení, ako sa uvádza v článku 22 tejto dohody.

7. Každá strana dohody však uznáva, že žiadne ustanovenie tohto článku neobmedzuje možnosť strany dohody odmietnuť vstup na jej územie akémukoľvek letu alebo letom, o ktorých sa domnieva, že predstavujú ohrozenie jej bezpečnosti.

8. Ak dôjde k incidentu alebo ak hrozí incident protiprávneho zmocnenia sa civilného lietadla alebo iných protiprávných činov proti bezpečnosti lietadiel, cestujúcich, posádky, letísk alebo leteckých navigačných zariadení, strany dohody si navzájom pomáhajú uľahčením komunikácie a ďalšími vhodnými opatreniami s cieľom rýchlo a bezpečne ukončiť tento incident alebo jeho hrozbu.

9. Každá strana dohody prijme všetky možné opatrenia, aby lietadlo, ktoré je predmetom protiprávneho zmocnenia sa alebo iných činov nezákonného zasahovania a ktoré sa nachádza na zemi na území tejto strany dohody, zadržala na zemi, okrem prípadov, keď je jeho odlet vynútený prvoradou povinnosťou chrániť ľudské životy. Takéto opatrenia sa pokiaľ možno prijímajú na základe vzájomných konzultácií.

10. Ak má strana dohody opodstatnený dôvod domnievať sa, že druhá strana dohody nedodržiava ustanovenia tohto článku, uvedená strana dohody môže požiadať o okamžité konzultácie s druhou stranou dohody. Takéto konzultácie sa musia začať do tridsiatich (30) dní od predloženia takejto žiadosti alebo neskôr, ak je tak dohodnuté. Ak sa nedosiahne uspokojivá dohoda do tridsiatich (30) dní alebo v dlhšej lehote dohodnutej v súlade s predchádzajúcou vetou, pre stranu dohody, ktorá požiadala o konzultácie, to predstavuje dôvod konať a odmietnuť vydať leteckému dopravcovi druhej strany dohody prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenia, zrušiť ich, pozastaviť ich, uložiť vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedziť, s cieľom zabezpečiť súlad s ustanoveniami tohto článku. Ak si to vyžaduje núdzová situácia alebo na zabránenie pokračujúceho nedodržiavania ustanovení tohto článku, môže strana dohody prijať okamžité predbežné kroky.

11. Akékoľvek kroky prijaté v súlade s týmto článkom musia byť nevyhnutné a primerané riešeniu bezpečnostnej hrozby a musia sa ukončiť, ak druhá strana dohody dodrží ustanovenia tohto článku alebo ak takéto kroky už nie sú potrebné.

ČLÁNOK 15

Manažment letovej prevádzky

1. Strany dohody spolupracujú v regulačných záležitostiach týkajúcich sa leteckých navigačných služieb vrátane ich dohľadu. Riešia akékoľvek politické otázky týkajúce sa výkonnosti manažmentu letovej prevádzky s cieľom optimalizovať celkovú efektívnosť letov, znížiť náklady, minimalizovať vplyv na životné prostredie a zvýšiť bezpečnosť a kapacitu systémov.

2. Strany dohody podnecujú svoje príslušné orgány a poskytovateľov leteckých navigačných služieb k spolupráci na otázkach interoperability s cieľom ďalej integrovať systémy oboch strán dohody tam, kde je to možné, znížiť vplyv leteckej dopravy na životné prostredie a podľa vhodnosti si vymieňať informácie.

3. Strany dohody podporujú spoluprácu medzi svojimi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb s cieľom výmeny letových údajov a koordinácie dopravných tokov na účely optimalizácie efektívnosti letov, aby sa zlepšilo využívanie zdrojov a dosiahla predvídateľnosť, časová presnosť a kontinuita služieb.

4. Strany dohody súhlasia so spoluprácou na programoch modernizácie vrátane rozvoja, zavádzania a najlepších postupov, pokiaľ ide o ekonomickú efektívnosť, manažment letovej prevádzky a relevantné aspekty letísk, s cieľom podporiť krízovú účasť na overovacích a demonštračných činnostiach.

ČLÁNOK 16

Životné prostredie

1. Strany dohody podporujú potrebu ochrany životného prostredia, pričom presadzujú udržateľný rozvoj leteckej dopravy. Strany dohody majú v úmysle spolupracovať, aby identifikovali otázky súvisiace s vplyvom leteckej dopravy na životné prostredie.

2. Strany dohody uznávajú dôležitosť spolupráce pri posudzovaní a minimalizovaní vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie v súlade s cieľmi tejto dohody.

3. Strany dohody uznávajú dôležitosť boja proti zmene klímy, a teda obmedzovania alebo znižovania emisií skleníkových plynov z vnútroštátnej a medzinárodnej leteckej dopravy. Dohodli sa na spolupráci v týchto otázkach s cieľom vytvoriť a zaviesť nástroje vrátane vykonávacích pravidiel pre vývoj systému kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) a na akýchkoľvek ďalších aspektoch osobitného významu pre riešenie emisií skleníkových plynov v odvetví leteckej dopravy.

4. Strany dohody sa zaväzujú k výmene informácií a pravidelnému dialógu medzi expertmi s cieľom zlepšiť spoluprácu pri riešení vplyvov letectva na životné prostredie vrátane:

- a) výskumu a vývoja leteckých technológií šetrných k životnému prostrediu;
- b) inovácií v manažmente letovej prevádzky zameraných na zníženie vplyvu leteckej

dopravy na životné prostredie;

- c) výskumu a vývoja udržateľných alternatívnych pohonných hmôt pre leteckú dopravu;
- d) výmeny názorov na otázky riešenia vplyvov letectva na životné prostredie a zníženia emisií z leteckej dopravy a
- e) obmedzenia a monitorovania hluku s cieľom znížiť vplyv leteckej dopravy na životné prostredie.

5. Strany dohody v súlade so svojimi multilaterálnymi právami a povinnosťami týkajúcimi sa životného prostredia posilnia spoluprácu, a to aj finančnú a technologickú, vo vzťahu k opatreniam zameraným na boj proti emisiám skleníkových plynov z medzinárodnej leteckej dopravy.

6. Strany dohody uznávajú potrebu prijímať vhodné opatrenia na prevenciu alebo iné riešenie vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie, pokiaľ tieto opatrenia budú úplne zlučiteľné s právami a povinnosťami, ktoré im vyplývajú podľa medzinárodného práva.

ČLÁNOK 17

Zodpovednosť leteckých dopravcov

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

ČLÁNOK 18

Ochrana spotrebiteľa

Strany dohody spolupracujú pri ochrane záujmov spotrebiteľov v leteckej doprave. Cieľom tejto spolupráce je dosiahnuť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa. Na tento účel sa strany dohody budú radiť v spoločnom výbore o otázkach záujmu pre spotrebiteľov vrátane svojich plánovaných opatrení s cieľom dosiahnuť v maximálnej možnej miere zblíženie v oblasti regulácie a kompatibilitu.

ČLÁNOK 19

Počítačové rezervačné systémy

1. Predajcovia počítačových rezervačných systémov (ďalej len „PRS“) pôsobiaci na území jednej strany dohody sú oprávnení zavádzať, udržiavať a bezplatne sprístupňovať svoje PRS pre cestovné agentúry alebo cestovné kancelárie, ktorých hlavným predmetom činnosti je predaj produktov cestovného ruchu na území druhej strany dohody, pokiaľ PRS spĺňa všetky príslušné regulačné požiadavky druhej strany dohody.
2. Strany dohody zrušia akékoľvek existujúce požiadavky, ktoré by mohli obmedziť prístup PRS jednej strany dohody na trh druhej strany dohody alebo inak obmedziť hospodársku súťaž. Strany dohody sa zdržia prijímania takýchto požiadaviek v budúcnosti.
3. Žiadna strana dohody nesmie na svojom území ukladať alebo povoliť ukladať predajcom PRS druhej strany odlišné požiadavky v súvislosti s prezentáciou informácií PRS, než sú tie, ktoré sú uložené na jej vlastných predajcov PRS alebo na akýchkoľvek iných predajcov PRS na jej trhu. Žiadna strana dohody nesmie brániť uzatvoreniu dohôd medzi predajcami PRS, ich poskytovateľmi a ich zákazníkmi v súvislosti s výmenou informácií o cestovných službách, ktoré uľahčujú zobrazovanie komplexných a nestranných informácií spotrebiteľom alebo plnenie regulačných požiadaviek týkajúcich sa neutrálneho zobrazovania.
4. Vlastníkom a prevádzkovateľom PRS jednej strany dohody, ktorí spĺňajú príslušné regulačné požiadavky druhej strany dohody, ak existujú, prináleží rovnaká možnosť vlastniť PRS na území druhej strany dohody, ako v prípade vlastníkov a prevádzkovateľov iných PRS, ktorí pôsobia na trhu uvedenej strany dohody.

ČLÁNOK 20

Sociálne hľadiská

1. Strany dohody uznávajú, že je dôležité zvažovať vplyvy tejto dohody na pracovnú silu, zamestnanosť a pracovné podmienky. Strany dohody sa zaväzujú spolupracovať v otázkach pracovnej sily v rozsahu pôsobnosti tejto dohody, okrem iného vo vzťahu k vplyvom na zamestnanosť, základné pracovné práva, pracovné podmienky, sociálnu ochranu a sociálny dialóg.
2. Strany dohody uznávajú právo každej strany dohody stanoviť si vlastnú úroveň vnútroštátnej pracovnoprávnej ochrany, ktorú uzná za vhodnú, a náležite prispôbiť alebo

upraviť svoje príslušné právne predpisy a politiky v súlade s medzinárodnými záväzkami. Strany dohody zabezpečia, aby práva a zásady obsiahnuté v ich príslušných zákonoch a právnych predpisoch neboli ohrozené, ale naopak účinne vykonávané.

3. Každá strana dohody bude naďalej skvalitňovať uvedené zákony a právne predpisy v súlade so svojimi medzinárodnými záväzkami a usilovať sa o zabezpečenie a stimulovanie vysokej úrovne pracovnoprávnej ochrany v odvetví letectva. Strany dohody uznávajú, že porušovanie základných zásad a práv pri práci sa nemôže považovať za legítimnú komparatívnu výhodu ani inak použiť ako legítimná komparatívna výhoda, ako aj, že pracovné normy by sa nemali využívať na protekcionistické účely.

4. Strany dohody zdôrazňujú svoj záväzok v súlade so svojimi záväzkami vyplývajúcimi z členstva v Medzinárodnej organizácii práce (MOP) a z Deklarácie MOP o základných zásadách a právach pri práci a z nadväzujúcich opatrení prijatých na 86. zasadnutí Medzinárodnej konferencie práce v roku 1998, a to rešpektovať, podporovať a účinne vykonávať a uplatňovať základné práva a zásady pri práci.

5. Strany dohody podporujú ciele obsiahnuté v programe dôstojnej práce MOP a v deklarácii MOP o sociálnej spravodlivosti pre spravodlivú globalizáciu z roku 2008, ktoré prijala Medzinárodná konferencia práce na svojom 97. zasadnutí.

6. Každá strana dohody sa zaväzuje vynaložiť maximálne úsilie na ratifikáciu základných dohovorov MOP, ak tak ešte neurobila. Strany dohody zväžia aj ratifikáciu iných dohovorov MOP a následne účinné vykonávanie príslušných medzinárodných noriem v oblasti práce a sociálnej oblasti relevantných pre odvetvie civilného letectva s prihliadnutím na domáce okolnosti.

7. Ktorákoľvek strana dohody môže požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru, aby preskúmal otázky súvisiace s prácou, ktoré žiadajúca strana dohody považuje za dôležité.

HLAVA III INŠTITUCIONÁLNE USTANOVENIA

ČLÁNOK 21

Výklad a vykonávanie

1. Práva ustanovené v tejto dohode si strany dohody udeľujú navzájom. Akákoľvek zmienka v tejto dohode týkajúca sa práv udelených leteckým dopravcom strany dohody sa považuje len za zmienku o právach udelených danej strane dohody. Žiadne ustanovenie tejto

dohody nemožno vykladať tak, že jeho zámerom je udeliť práva alebo ukladať povinnosti, na ktoré sa môžu priamo odvolávať štátni príslušníci jednej strany dohody na súdoch alebo súdnych dvoroch druhej strany dohody.

2. Strany dohody prijímú všetky primerané všeobecné či konkrétne opatrenia na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich z tejto dohody.

3. Strany dohody pri uplatňovaní svojich práv na základe tejto dohody prijímú opatrenia, ktoré sú primerané a úmerné cieľu uvedených opatrení.

4. Strany dohody sa zdržia prijímania akýchkoľvek opatrení, ktoré by mohli ohroziť dosiahnutie cieľov tejto dohody.

5. Každá strana dohody je na svojom vlastnom území zodpovedná za riadne presadzovanie tejto dohody.

6. Ak má ktorákoľvek strana dohody obavy z možného porušenia tejto dohody, môže druhú stranu dohody požiadať o informácie a pomoc. Na základe takejto žiadosti druhá strana dohody poskytne všetky potrebné informácie a pomoc v súlade s jej platnými zákonmi a právnymi predpismi.

7. Táto dohoda nebráni konzultáciám a rokovaniam medzi príslušnými orgánmi strán dohody nezávisle od spoločného výboru, a to ani v oblasti rozvoja leteckej dopravy, bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti, životného prostredia, sociálnej politiky, manažmentu letovej prevádzky, leteckej infraštruktúry, hospodárskej súťaže a ochrany spotrebiteľov. Strany dohody informujú spoločný výbor o výsledkoch takýchto konzultácií a diskusií, ktoré môžu mať vplyv na výklad alebo vykonávanie tejto dohody.

8. Ak sa v tejto dohode odkazuje na spoluprácu medzi stranami dohody, okrem iného aj v oblasti obchodných príležitostí, bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti, životného prostredia, manažmentu letovej prevádzky a ochrany spotrebiteľa, strany dohody sa usilujú nájsť spoločný základ pre spoločné opatrenia s cieľom ďalej rozvíjať túto dohodu a/alebo zlepšiť jej fungovanie v dotknutých oblastiach na základe vzájomného súhlasu.

ČLÁNOK 22

Spoločný výbor

1. Spoločný výbor zložený zo zástupcov strán dohody je zodpovedný za dohľad nad správou tejto dohody a zabezpečuje jej riadne vykonávanie.

2. Spoločný výbor prijíma svoj rokovací poriadok.
3. Spoločný výbor zasadá podľa potreby, najmenej však raz za rok. Ktorákoľvek strana dohody môže kedykoľvek požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru. Takéto zasadnutie sa začne v čo najskoršom možnom termíne, najneskôr však do dvoch (2) mesiacov odo dňa prijatia žiadosti, ak sa strany dohody nedohodnú inak.
4. Na účely riadneho vykonávania tejto dohody spoločný výbor:
 - a) zdieľa informácie vrátane zmien zákonov, právnych predpisov a politík príslušných strán dohody, ktoré môžu mať vplyv na letecké dopravné služby, a štatistické informácie týkajúce sa leteckej dopravy;
 - b) predkladá odporúčania a prijíma rozhodnutia v prípadoch, ktoré sú výslovne stanovené v tejto dohode;
 - c) rozvíja spoluprácu, a to aj v otázkach v oblasti regulácie;
 - d) vedie konzultácie o všetkých otázkach uplatňovania alebo výkladu tejto dohody, prípadne aj o otázkach leteckej dopravy, ktorými sa zaoberajú medzinárodné organizácie, vo vzťahoch s tretími krajinami a v rámci viacstranných dohôd vrátane zvažovania prípadného prijatia spoločného prístupu;
 - e) posudzuje oblasti, ktoré by bolo možné zahrnúť do tejto dohody, vrátane vypracovania odporúčaní na zmeny tejto dohody na účely pristupovania tretích strán k tejto dohode.
5. Odporúčania a rozhodnutia spoločného výboru sa prijímajú konsenzom strán dohody. Rozhodnutia spoločného výboru sú pre strany dohody záväzné.

ČLÁNOK 23

Riešenie sporov a rozhodcovské konanie

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 4 tejto dohody, pri akomkoľvek spore týkajúcom sa uplatňovania alebo výkladu tejto dohody môžu strany dohody použiť mechanizmus urovnávania sporov stanovený v tomto článku.
2. Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek predchádzajúce konzultácie medzi stranami dohody na základe tejto dohody, ak niektorá strana dohody má záujem o uplatnenie mechanizmu urovnávania sporov stanoveného v tomto článku, písomne to oznámi druhej

strane dohody a požiada o zasadnutie spoločného výboru na účely konzultácie.

3. Ak sa zasadnutie spoločného výboru neuskutoční do dvoch (2) mesiacov od doručenia žiadosti uvedenej v predchádzajúcom odseku alebo v lehote odsúhlasenej stranami dohody, alebo ak sa spor nevyrieši v spoločnom výbore do šiestich (6) mesiacov od uvedenej žiadosti, spor sa môže na základe dohody strán dohody postúpiť osobe alebo orgánu na rozhodnutie. Ak strany dohody nedospejú k vzájomnej dohode o postúpení sporu osobe alebo orgánu na rozhodnutie, na žiadosť ktorejkoľvek strany dohody sa predloží na rozhodcovské konanie.

4. Bez ohľadu na odsek 2 tohto článku, ak strana dohody odmietla vydať leteckému dopravcovi druhej strany dohody prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenia, zrušila ich, pozastavila ich, uložila vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedzila, spor možno okamžite postúpiť osobe alebo orgánu na rozhodnutie alebo ho predložiť na rozhodcovské konanie.

5. Žiadosť o rozhodcovské konanie podáva písomne jedna strana dohody (ďalej len „iniciujúca strana“) druhej strane dohody (ďalej len „oslovená strana“). Iniciujúca strana vo svojej žiadosti predloží sporné otázky, opíše sporné opatrenie a vysvetlí dôvody, pre ktoré považuje takéto opatrenie za nevyhovujúce ustanoveniami tejto dohody.

6. Ak sa iniciujúca strana a oslovená strana nedohodnú inak, rozhodcovské konanie vedie rozhodcovský súd zložený z troch rozhodcov, ktorý sa utvorí takto:

- a) iniciujúca strana a oslovená strana vymenuje po jednom rozhodcovi do šesťdesiatich (60) dní od doručenia žiadosti o rozhodcovské konanie. Do tridsiatich (30) dní od vymenovania týchto dvoch rozhodcov iniciujúca strana a oslovená strana na základe dohody vymenujú tretieho rozhodcu, ktorý bude konať ako predseda rozhodcovského súdu;
- b) ak iniciujúca alebo oslovená strana nevymenuje rozhodcu alebo ak tretí rozhodca nie je vymenovaný v súlade s písmenom a) tohto odseku, iniciujúca alebo oslovená strana môže požiadať predsedu rady ICAO, aby vymenoval potrebného rozhodcu alebo rozhodcov do tridsiatich (30) dní od doručenia uvedenej tejto žiadosti. Ak je predseda rady ICAO štátnym príslušníkom Kataru alebo členského štátu EÚ, o vymenovanie je požiadaný služobne najvyššie postavený podpredseda tejto rady, ktorý nie je vylúčený z uvedeného dôvodu.

7. Dňom zriadenia rozhodcovského súdu je deň, keď posledný z troch rozhodcov prijal vymenovanie.

8. Konanie je vedené v súlade s rokovacím poriadkom, ktorý prijme spoločný výbor pri najbližšej možnej príležitosti s výhradou ustanovení tohto článku a v súlade s článkom 22 ods. 4 písm. b) a odsekom 5 tejto dohody. Kým spoločný výbor neprijme rokovací poriadok, rozhodcovský súd stanoví svoje vlastné procesné pravidlá.

9. Na žiadosť iniciujúcej strany môže rozhodcovský súd až do svojho konečného nálezu povoliť iniciujúcej strane prijať predbežné nápravné opatrenia alebo požiada oslovenú stranu o prijatie predbežných nápravných opatrení.

10. Rozhodcovský súd predloží iniciujúcej strane a oslovenej strane predbežnú správu obsahujúcu skutkové zistenia, použiteľnosť príslušných ustanovení a základné odôvodnenie všetkých svojich zistení a odporúčaní, a to najneskôr do deväťdesiatich (90) dní odo dňa zriadenia rozhodcovského súdu. Ak usúdi, že uvedenú lehotu nemožno splniť, predseda rozhodcovského súdu to oznámi písomne iniciujúcej strane a oslovenej strane a uvedie dôvody oneskorenia a dátum plánovaného vydania svojej predbežnej správy. Rozhodcovský súd za žiadnych okolností nevydá predbežnú správu neskôr než stodvadsať (120) dní odo dňa zriadenia rozhodcovského súdu.

11. Iniciujúca strana alebo oslovená strana môže do 14 dní odo dňa vydania predbežnej správy predložiť rozhodcovskému súdu písomnú žiadosť o preskúmanie jej konkrétnych aspektov. Po zvážení písomných pripomienok iniciujúcej strany a oslovenej strany k predbežnej správe rozhodcovský súd môže zmeniť svoju správu a vykonať akékoľvek ďalšie preskúmanie, ktoré bude považovať za potrebné. Zistenia v konečnom náleze rozhodcovského súdu musia obsahovať dostatočný rozbor argumentov predložených vo fáze predbežného preskúmania a jasné odpovede na otázky a pripomienky iniciujúcej strany a oslovenej strany.

12. Rozhodcovský súd vydá iniciujúcej strane a oslovenej strane svoj konečný nález do stodvadsiatich (120) dní odo dňa svojho zriadenia. Ak usúdi, že uvedenú lehotu nemožno splniť, predseda rozhodcovského súdu to oznámi písomne iniciujúcej strane a oslovenej strane a uvedie dôvody oneskorenia a dátum plánovaného vydania svojho konečného nálezu. Rozhodcovský súd za žiadnych okolností nevydá svoj konečný nález neskôr než stopäťdesiat (150) dní odo dňa svojho zriadenia.

13. Ak strana dohody odmietla vydať leteckému dopravcovi druhej strany dohody prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenia, zrušila ich, pozastavila ich, uložila vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedzila, alebo ak na žiadosť iniciujúcej strany alebo oslovenej strany rozhodcovský súd rozhodne, že prípad je naliehavý, príslušné lehoty uvedené v odsekoch 10, 11 a 12 tohto článku sa skrátiť na polovicu.

14. Iniciujúca strana a oslovená strana môže predložiť žiadosť o objasnenie konečného nálezu rozhodcovského súdu do desiatich (10) dní od jeho vydania a dané objasnenie sa vydá do pätnástich (15) dní od predloženia takejto žiadosti.

15. Ak rozhodcovský súd rozhodne, že došlo k porušeniu tejto dohody a zodpovedná strana dohody nevyhoví konečnému nálezu rozhodcovského súdu alebo nedospeje s druhou stranou dohody k vzájomne uspokojivému riešeniu do šesťdesiatich (60) dní od vydania konečného nálezu rozhodcovského súdu, druhá strana dohody môže pozastaviť uplatňovanie porovnateľných výhod vyplývajúcich z tejto dohody, kým zodpovedná strana dohody nevyhoví konečnému nálezu rozhodcovského súdu alebo kým iniciujúca strana alebo oslovená strana nedospejú k vzájomne uspokojivému riešeniu.

16. Každá strana dohody znáša náklady na rozhodcu, ktorého vymenovala. Ďalšie náklady rozhodcovského súdu znášajú rovnomerne strany dohody.

ČLÁNOK 24

Vzťah k iným dohodám

1. Touto dohodou sa pozastavuje platnosť predchádzajúcich dohôd a dojednaní týkajúcich sa toho istého predmetu dohody medzi stranami dohody s výhradou odsekov 2 a 7 tohto článku, pokiaľ sa táto dohoda nezruší.
2. Ustanovenia predchádzajúcej dohody o leteckých dopravných službách alebo dojednaní medzi členským štátom EÚ a Katarom o otázkach, na ktoré sa vzťahujú články 2, 3, 8 a 11 tejto dohody, sa naďalej uplatňujú ako predmet tejto dohody, ak sú pre dotknutých leteckých dopravcov priaznivejšie a/alebo flexibilnejšie. Všetky práva a výhody leteckých dopravcov dotknutého členského štátu EÚ v súlade s uvedenými ustanoveniami pripadajú všetkým dopravcom Európskej únie.
3. Na účely predchádzajúceho odseku sa každý spor medzi stranami dohody o tom, či ustanovenia alebo podmienky na základe predchádzajúcich dohôd alebo dojednaní medzi stranami dohody sú priaznivejšie a/alebo flexibilnejšie, urovná v rámci mechanizmu urovnávania sporov podľa článku 23 tejto dohody.
4. Akékoľvek ďalšie dopravné práva, ktoré môže Katar udeliť členskému štátu EÚ alebo naopak, po dátume nadobudnutia platnosti tejto dohody, podliehajú tejto dohode a nesmú byť diskriminačné vo vzťahu k leteckým dopravcom Európskej únie. Uvedené dojednania sa bezodkladne oznámia spoločnému výboru.
5. Spoločný výbor vypracuje a priebežne aktualizuje informatívny zoznam ustanovení a dojednaní o dopravných právach uvedených v odsekoch 2 a 4 tohto článku.
6. Ak sa strany dohody stanú účastníkmi viacstrannej dohody alebo schvália rozhodnutie prijaté ICAO v oblasti leteckej dopravy, ktorým sa riešia záležitosti v rozsahu pôsobnosti tejto dohody, uskutočnia v spoločnom výbore konzultácie podľa článku 22 tejto dohody s cieľom určiť, či by sa táto dohoda mala na zohľadnenie takéhoto vývoja revidovať.
7. Žiadne ustanovenie tejto dohody nemá vplyv na platnosť a uplatňovanie existujúcich a budúcich dohôd medzi členskými štátmi EÚ a Katarom, pokiaľ ide o ich príslušné zvrchované územia, ktoré nie sú zahrnuté vo vymedzení pojmu „územie“ v článku 1 tejto dohody.

ČLÁNOK 25

Zmeny

Akúkoľvek zmenu tejto dohody môžu schváliť strany dohody v rámci konzultácií vedených v súlade s článkom 22 tejto dohody. Zmeny nadobúdajú účinnosť v súlade s podmienkami stanovenými v článku 29 tejto dohody.

ČLÁNOK 26

Pristúpenie nových členských štátov Európskej únie

1. Táto dohoda je otvorená na pristúpenie štátov, ktoré sa stali členskými štátmi EÚ po dátume jej podpisu.
2. V takomto prípade sa pristúpenie daného členského štátu Európskej únie k dohode uskutoční uložením listiny o pristúpení u generálneho tajomníka Rady Európskej únie, ktorý upovedomí Katar o uložení listiny o pristúpení a o jej dátume. Pristúpenie daného členského štátu Európskej únie nadobúda účinnosť od 30. dňa, ktorý nasleduje po dátume uloženia listiny o pristúpení.
3. Článok 24 ods. 1, 2, 3 a 7 tejto dohody sa uplatňuje primerane na platné dohody a dojednania existujúce v čase pristúpenia členského štátu EÚ k dohode.

ČLÁNOK 27

Vypovedanie dohody

Ktorákoľvek strana dohody môže kedykoľvek písomne oznámiť diplomatickou cestou druhej strane dohody svoje rozhodnutie vypovedať túto dohodu. Toto oznámenie sa súčasne zašle ICAO a sekretariátu OSN. Platnosť tejto dohody sa skončí o polnoci koordinovaného svetového času na konci dopravnej sezóny Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA) trvajúcej jeden (1) rok odo dňa písomného oznámenia o vypovedaní, pokiaľ nie je toto oznámenie zrušené dohodou strán dohody pred koncom tohto obdobia.

ČLÁNOK 28

Registrácia dohody

Túto dohodu a všetky jej zmeny zaeviduje ICAO v súlade s článkom 83 dohovoru a sekretariát OSN v súlade s článkom 102 Charty OSN.

ČLÁNOK 29

Nadobudnutie platnosti, predbežné vykonávanie a depozitár

1. Táto dohoda nadobúda platnosť prvým dňom druhého mesiaca, ktorý nasleduje po dni, keď si strany dohody navzájom oznámili ukončenie príslušných právnych postupov, ktoré sú nevyhnutné na tento účel.
2. Na účely odseku 1 Katar informuje generálneho tajomníka Rady Európskej únie a generálny tajomník Rady Európskej únie informuje Katar diplomatickou cestou.
3. Bez ohľadu na odsek 1 tohto článku strany dohody predbežne vykonávajú túto dohodu v súlade s vnútornými postupmi a/alebo vnútroštátnymi právnymi predpismi od dátumu podpisu tejto dohody.
4. Depozitárom tejto dohody je generálny tajomník Rady Európskej únie.

NA DÔKAZ TOHO podpísaní riadne splnomocnení zástupcovia podpísali túto dohodu.

V [...] dňa [...] roku [...] v dvoch vyhotoveniach v anglickom, bulharskom, českom, dánskom, estónskom, fínskom, francúzskom, gréckom, holandskom, chorvátskom, írskom, litovskom, lotyšskom, maďarskom, maltskom, nemeckom, poľskom, portugalskom, rumunskom, slovenskom, slovinskom, španielskom, švédskom, talianskom a arabskom jazyku, pričom každé znenie je rovnako autentické. V prípade rozdielu medzi jazykovými verziami spoločný výbor rozhodne o jazyku znenia, ktorý sa má použiť.

Za Katarský štát

Za Európsku úniu

Za Belgické kráľovstvo

Za Bulharskú republiku

Za Českú republiku

Za Dánske kráľovstvo

Za Spolkovú republiku Nemecko

Za Estónsku republiku

Za Írsko

Za Helénsku republiku

Za Španielske kráľovstvo

Za Francúzsku republiku

Za Chorvátsku republiku

Za Taliansku republiku

Za Cyperskú republiku

Za Lotyšskú republiku

Za Litovskú republiku

Za Luxemburské veľkoveľkovoľvodstvo

Za Maďarsko

Za Maltu

Za Holandské kráľovstvo

Za Rakúsku republiku

Za Poľskú republiku

Za Portugalskú republiku

Za Rumunsko

Za Slovinskú republiku

Za Slovenskú republiku

Za Fínsku republiku

Za Švédske kráľovstvo

PRÍLOHA 1

PRECHODNÉ USTANOVENIA

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 2 ods. 2 tejto dohody, uplatňovanie dopravných práv v rámci tretej a štvrtej slobody v prípade osobnej dopravy, kombinovanej dopravy a nákladnej dopravy, ako aj dopravných práv v rámci piatej slobody v prípade nákladnej dopravy na špecifikovaných tratiach podlieha prechodným ustanoveniam tejto prílohy.

2. Dopravné práva v rámci tretej a štvrtej slobody medzi miestami v Katare a miestami v Belgicku, Francúzsku, Holandsku, Nemecku a Taliansku sa postupne liberalizujú v súlade s nižšie uvedenými odsekmi 4 až 8.

3. Dopravné práva v rámci piatej slobody na služby nákladnej dopravy sa postupne zvýšia v súlade s odsekom 9, aby sa dosiahla dohodnutá nárokovateľná týždenná frekvencia siedmich (7) letov na konci prechodného obdobia.

4. V prípade letov z/do členských štátov EÚ uvedených v odseku 2 sú leteckí dopravcovia strán dohody oprávnení od dátumu podpisu tejto dohody uplatňovať dopravné práva v rámci tretej a štvrtej slobody v súlade s nárokovateľnou týždennou frekvenciou uvedenou v stĺpci „východisková hodnota“ v tabuľkách v odsekoch 7 a 8 a k nim prislúchajúcimi traťami.

5. Nárokovateľná frekvencia letov z/do členských štátov EÚ uvedených v odseku 2 podlieha krokom uvedeným v tabuľkách v odsekoch 7 a 8. Krok 1 nadobúda účinnosť prvý deň zimnej sezóny IATA 2020/2021 a následné kroky (kroky 2 až 5) v príslušný prvý deň zimných sezón IATA 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 a 2024/2025.

6. Počnúc prvým dňom zimnej sezóny IATA 2024/2025 (krok 5) sú leteckí dopravcovia každej strany dohody oprávnení vykonávať dopravné práva v rámci tretej a štvrtej slobody udelené v článku 2 ods. 2 písm. c) tejto dohody bez obmedzenia tratí, kapacity a/alebo frekvencie medzi miestami v Katare a miestami vo všetkých členských štátoch EÚ.

7. V prípade osobných a kombinovaných letov v rámci tretej a štvrtej slobody sú leteckí dopravcovia strán dohody oprávnení vykonávať tento počet týždenných frekvencií:

a) Medzi miestami v Katare a miestami v Belgicku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5

Do/zo všetkých miest	14	19	24	29	34	bez obmedzenia
----------------------	----	----	----	----	----	----------------

b) Medzi miestami v Katare a miestami vo Francúzsku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest v Katare a Paríža	21	24	27	30	33	bez obmedzenia
Do/zo všetkých miest v Katare a Nice	7	10	14	17	21	bez obmedzenia
Do/zo všetkých miest v Katare a Lyonu	7	10	14	17	21	bez obmedzenia
Do/zo všetkých ostatných miest	7	10	14	17	21	bez obmedzenia

c) Medzi miestami v Katare a miestami v Nemecku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest v Katare a Frankfurtu	14	18	21	24	28	bez obmedzenia
Do/zo všetkých miest v Katare a Mníchova	14	18	21	24	28	bez obmedzenia
Do/zo všetkých ostatných miest	7	11	14	17	21	bez obmedzenia

d) Medzi miestami v Katare a miestami v Taliansku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest	81	84	84	89	92	bez obmedzenia

e) Medzi miestami v Katare a miestami v Holandsku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest v Katare a Amsterdamu	10	12	14	14	17	bez obmedzenia
Do/zo všetkých ostatných miest	7	7	14	17	21	bez obmedzenia

8. V prípade služieb nákladnej dopravy v rámci tretej a štvrtej slobody sú leteckí dopravcovia strán dohody oprávnení vykonávať tento počet týždenných frekvencií:

a) Medzi miestami v Katare a miestami v Belgicku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest	35	39	42	45	49	bez obmedzenia

b) Medzi miestami v Katare a miestami vo Francúzsku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest	7	10	14	17	21	bez obmedzenia

c) Medzi miestami v Katare a miestami v Nemecku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest	10	14	14	17	21	bez obmedzenia

d) Medzi miestami v Katare a miestami v Taliansku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest	19	21	21	24	28	bez obmedzenia

e) Medzi miestami v Katare a miestami v Holandsku a naopak

Trate	Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4	Krok 5
Do/zo všetkých miest	10	14	14	17	21	bez obmedzenia

9. V prípade služieb nákladnej dopravy v rámci piatej slobody sú leteckí dopravcovia každej strany dohody oprávnení od dátumu podpisu tejto dohody uplatňovať práva uvedené v článku 2 ods. 2 písm. c) tejto dohody na troch (3) týždenných letoch („výhodisková hodnota“) medzi každým členským štátom EÚ a Katarom. Táto nárokovateľná frekvencia podlieha krokom uvedeným v nasledujúcej tabuľke, pričom konečná nárokovateľná frekvencia je celkovo sedem (7) týždenných frekvencií. Krok 1 nadobúda účinnosť prvý deň zimnej sezóny IATA 2020/2021 a následné kroky (kroky 2 až 4) v príslušný prvý deň zimných sezón IATA 2021/2022, 2022/2023 a 2023/2024.

Východisková hodnota	Krok 1	Krok 2	Krok 3	Krok 4
3	4	5	6	7

10. V súlade s článkom 24 ods. 2 tejto dohody, ak dopravné práva v rámci piatej slobody v prípade služieb nákladnej dopravy udelené pred podpisom tejto dohody majú inú geografickú pôsobnosť, ako je uvedené v článku 2 ods. 2 písm. c) tejto dohody, táto geografická pôsobnosť sa môže naďalej používať namiesto geografickej pôsobnosti uvedenej v článku 2 ods. 2 písm. c) tejto dohody pri nárokovateľných frekvenciách udelených pred podpisom tejto dohody.

PRÍLOHA 2

GEOGRAFICKÁ PÔSOBNOSŤ DOPRAVNÝCH PRÁV V RÁMCI PIATEJ SLOBODY V PRÍPADE SLUŽIEB NÁKLADNEJ DOPRAVY

ODDIEL 1

Geografická pôsobnosť uplatňovania článku 2 ods. 2 písm. c) bodu i) podbodu B) tejto dohody zahŕňa celý kontinent Severnej a Južnej Ameriky a príslušné ostrovy, Bermudy, niektoré ostrovy Karibského mora, Havajské ostrovy (vrátane Midwayských ostrovov a ostrova Palmyra). V čase podpisu tejto dohody tam patria:

Severná Amerika

Kanada, Spojené štáty, Mexiko

Karibské ostrovy a Bermudy

Anguilla, Antigua a Barbuda, Bahamy, Barbados, Bermudy, Dominika, Dominikánska republika, Grenada, Haiti, Jamajka, Kajmanie ostrovy, Kuba, Montserrat, Panenské ostrovy (Britské), Svätá Lucia, Svätý Krištof a Nevis, Svätý Vincent a Grenadíny, Trinidad a Tobago, Turks a Caicos

Stredná Amerika

Belize, Guatemala, Honduras, Kostarika, Nikaragua, Panama, Salvádor

Južná Amerika

Argentína, Bolívia, Brazília, Čile, Ekvádor, Guyana, Kolumbia, Paraguaj, Peru, Surinam, Uruguaj, Venezuela

ODDIEL 2

Geografická pôsobnosť uplatňovania článku 2 ods. 2 písm. c) bodu ii) podbodu B) tejto dohody zahŕňa celé územie Ázie ležiace východne od Iránu a vrátane Iránu, ako aj príslušné ostrovy, Austráliu, Nový Zéland a príslušné ostrovy, a niektoré ostrovy v Tichom oceáne. V čase podpisu tejto dohody tam patria:

Južná Ázia

Afganistan, Bangladéš, Bhután, India (vrátane Andamanských ostrovov), Maldivy, Nepál, Pakistan, Srí Lanka

Stredná Ázia

Kazachstan, Kirgizsko, Mongolsko, Rusko, Tadžikistan, Turkménsko, Uzbekistan

Východná Ázia

Čína, Japonsko, Južná Kórea, OAO Hongkong, OAO Macao, Severná Kórea, Taiwan

Juhovýchodná Ázia

Brunejsko-darussalamský štát, Filipíny, Indonézia, Kambodža, Laos, Malajzia, Mjanmarsko/Barma, Papua-Nová Guinea, Singapur, Thajsko, Vietnam

Ázia a Tichomorie

Americká Samoa, Austrália, Cookove ostrovy, Fidži, Guam, Kiribati, Kokosové ostrovy, Marshallove ostrovy, Mikronézia, Nauru, Niue, Nový Zéland, Ostrov Norfolk, Ostrovy Severné Mariány, Palau, Samoa, Šalamúnove ostrovy, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, Vianočný ostrov