

Brusel 10. května 2022
(OR. en)

8884/22
ADD 1

Interinstitucionální spis:
2022/0137(NLE)

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	6. května 2022
Příjemce:	Generální sekretariát Rady
Č. dok. Komise:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Předmět:	PŘÍLOHA návrhu rozhodnutí Rady o uzavření komplexní dohody o letecké dopravě mezi členskými státy Sdružení národů jihovýchodní Asie a Evropskou unií a jejími členskými státy jménem Unie

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2022) 193 final - ANNEX.

Příloha: COM(2022) 193 final - ANNEX



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 6.5.2022
COM(2022) 193 final

ANNEX

PŘÍLOHA

návrhu rozhodnutí Rady

**o uzavření komplexní dohody o letecké dopravě mezi členskými státy Sdružení národů
jihovýchodní Asie a Evropskou unií a jejími členskými státy jménem Unie**

PŘÍLOHA

Komplexní dohoda o letecké dopravě

mezi

členskými státy Sdružení národů jihovýchodní Asie a

Evropskou unií a jejími členskými státy

Vlády států:

**BRUNEJ DARUSSALAM,
KAMBODŽSKÉ KRÁLOVSTVÍ,
INDONÉSKÁ REPUBLIKA,
LAOSKÁ LIDOVĚ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA,
MALAJSIE,
REPUBLIKA MYANMARSKÝ SVAZ,
FILIPÍNSKÁ REPUBLIKA,
SINGAPURSKÁ REPUBLIKA,
THAJSKÉ KRÁLOVSTVÍ a
VIETNAMSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA,**

které jsou členskými státy Sdružení národů jihovýchodní Asie („ASEAN“) (dále společně označovány jako „členské státy ASEAN“ a jednotlivě jako „členský stát ASEAN“)

na jedné straně

a

**BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ,
BULHARSKÁ REPUBLIKA,
ČESKÁ REPUBLIKA,
DÁNSKÉ KRÁLOVSTVÍ,
SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO,
ESTONSKÁ REPUBLIKA,
IRSKO,
ŘECKÁ REPUBLIKA,
ŠPANĚLSKÉ KRÁLOVSTVÍ,
FRANCOUZSKÁ REPUBLIKA,
CHORVATSKÁ REPUBLIKA,
ITALSKÁ REPUBLIKA,
KYPERSKÁ REPUBLIKA,
LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,
LITEVSKÁ REPUBLIKA,
LUCEMBURSKÉ VELKOVÉVODSTVÍ,**

**MAĎARSKO,
REPUBLIKA MALTA,
NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ,
RAKOUSKÁ REPUBLIKA,
POLSKÁ REPUBLIKA,
PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,
RUMUNSKO,
REPUBLIKA SLOVINSKO,
SLOVENSKÁ REPUBLIKA,
FINSKÁ REPUBLIKA a
ŠVÉDSKÉ KRÁLOVSTVÍ,**

**jakožto strany Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie (dále společně jen „Smlouvy EU“) a jakožto členské státy Evropské unie (dále společně „členské státy EU“ a jednotlivě „členský stát EU“),
a EVROPSKÁ UNIE (dále jen „Unie“, případně „EU“)**

na straně druhé,

PŘEJÍCE SI prosazovat své zájmy v oblasti letecké dopravy jako prostředek přispívající k užším politickým a hospodářským vztahům mezi oběma regiony,

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

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

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

BEROUC E NA VĚDOMÍ, že členské státy ASEAN a členské státy EU jsou stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944,

ODHODLÁNY maximalizovat potenciální přínosy spolupráce v oblasti právních předpisů,

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

PŘEJÍCE SI podporovat rovné podmínky pro letecké dopravce a uznávající potenciální přínosy spravedlivé hospodářské soutěže a skutečnost, že některé subvence mohou nepříznivě ovlivnit hospodářskou soutěž a ohrozit základní cíle této dohody,

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

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

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

POTVRZUJÍCE význam ochrany zájmů spotřebitelů, včetně ochrany poskytované Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě uzavřenou v Montrealu dne 28. května 1999, a dosažení vysoké úrovně ochrany spotřebitelů a uznávající potřebu vzájemné spolupráce v této oblasti,

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

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

PŘEJÍCE SI uzavřít dohodu o letecké dopravě, která doplní Úmluvu o mezinárodním civilním letectví podepsanou v Chicagu dne 7. prosince 1944,

SE DOHODLY TAKTO:

ČLÁNEK 1

OBLAST PŮSOBNOSTI

1. Tato dohoda upravuje poskytování služeb letecké dopravy leteckými dopravci Unie z území, na území nebo v rámci území členských států ASEAN a leteckými dopravci členských států ASEAN z území, na území nebo v rámci území Unie, jakož i poskytování určitých služeb souvisejících s uvedenými službami letecké dopravy v souladu s touto dohodou.

2. Aby se předešlo pochybnostem, tuto dohodu nelze v žádném případě vykládat tak, že upravuje poskytování služeb letecké dopravy jakýmkoli leteckým dopravcem členského státu ASEAN z území, na území nebo v rámci území jiného členského státu ASEAN nebo poskytování určitých služeb souvisejících s uvedenými službami letecké dopravy.

ČLÁNEK 2

Definice

1. Pro účely této dohody se rozumí:

- a) „Chicagskou úmluvou“ Úmluva o mezinárodním civilním letectví podepsaná v Chicagu dne 7. prosince 1944, která zahrnuje všechny přílohy přijaté podle článku 90 uvedené úmluvy a veškeré změny příloh nebo úmluvy podle článků 90 a 94, pokud tyto přílohy a změny nabyly pro strany účinnosti;
- b) „Montrealskou úmluvou“ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999;
- c) „leteckou dopravou“ přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty uskutečněná odděleně či společně letadlem, poskytovaná veřejnosti za úplatu nebo nájemné, včetně pravidelných a nepravidelných služeb letecké dopravy;
- d) „zjištěním o státní příslušnosti“ zjištění, že letecký dopravce nabízející provoz leteckých služeb podle této dohody splňuje požadavky článku 4, pokud jde o jeho vlastnictví, skutečnou kontrolu a hlavní místo obchodní činnosti;
- e) „příslušnými orgány“ vládní organizace či subjekty odpovědné za výkon regulačních a správních funkcí stran podle této dohody;

- f) „orgánem pro hospodářskou soutěž“ příslušný orgán nebo orgány pověřené prosazováním právních předpisů strany v oblasti hospodářské soutěže, včetně Evropské komise v případě Unie;
- g) „právními předpisy v oblasti hospodářské soutěže“ právní předpisy, které se v jurisdikci strany zabývají níže uvedeným jednáním, pokud může ovlivnit služby letecké dopravy poskytované této straně, touto stranou nebo v rámci této strany:
 - i) dohody mezi leteckými dopravci, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě, jejichž cílem nebo výsledkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže;
 - ii) zneužívání dominantního postavení jedním nebo více leteckými dopravci, nebo
 - iii) spojování leteckých dopravců, jež podstatně zmenšuje hospodářskou soutěž, zejména v důsledku vytvoření nebo posilování dominantního postavení;
- h) „počítačovým rezervačním systémem“ počítačový systém obsahující informace (včetně letových řádů, volné kapacity a tarifů) více než jednoho leteckého dopravce s možností nebo bez možnosti provádět rezervace nebo vystavovat letenky, jsou-li některé nebo všechny tyto služby dostupné předplatitelům, a zahrnuje „globální distribuční systémy“, pokud obsahují produkty letecké dopravy;
- i) „diskriminací“ jakékoli rozlišování bez objektivního důvodu;
- j) „faktickou kontrolou“ vztah na základě práv, smluv nebo jiných prostředků, které samostatně nebo společně a s ohledem na věcné či právní skutečnosti zakládají možnost přímého nebo nepřímého rozhodujícího vlivu na podnik, zejména prostřednictvím:
 - i) práva užívat veškerý majetek podniku nebo jeho část;
 - ii) práv nebo smluv, které udělují rozhodující vliv na složení, hlasování nebo rozhodování orgánů podniku nebo jinak udělují rozhodující vliv na chod podniku;
- k) „zjištěním o způsobilosti“ zjištění, že letecký dopravce, který navrhuje provozování leteckých služeb podle této dohody, má uspokojivou finanční způsobilost a přiměřené zkušenosti s řízením pro

provozování takovýchto služeb a je připraven dodržovat právní a správní předpisy a požadavky, které upravují provozování takových služeb;

- l) „úplnými náklady“ náklady na poskytnuté služby, které mohou zahrnovat příslušné částky nákladů na kapitál a odpisy majetku, jakož i náklady na údržbu, provoz, řízení a správu;
- m) „mezinárodní leteckou dopravou“ letecká doprava, která využívá vzdušný prostor nad územím více než jednoho státu;
- n) „významnými transakcemi“ dodání zboží a poskytnutí služeb, které jsou takového rozsahu, že mají dopad na letecké dopravce stran, pokud jde o jejich spravedlivé a rovné příležitosti v hospodářské soutěži;
- o) „nepravidelnou dopravou“ služba letecké dopravy, která není pravidelnou dopravou;
- p) „stranou“ Unie a členské státy EU na jedné straně nebo členský stát ASEAN na straně druhé;
- q) „stranami“:
 - i) Unie a členské státy EU a
 - ii) členské státy ASEAN;
- r) „hlavním místem podnikání“ ústředí nebo sídlo leteckého dopravce na území strany, ve kterém jsou vykonávány hlavní finanční funkce a provozní řízení leteckého dopravce, včetně řízení zachování letové způsobilosti;
- s) „pravidelnou dopravou“ soubor letů, který má všechny tyto vlastnosti:
 - i) využívá vzdušný prostor nad územím více než jednoho státu;
 - ii) je prováděn letadlem pro přepravu cestujících, zavazadel, pošty nebo nákladu za úplatu nebo nájemné takovým způsobem, že každý let může být využit osobami z řad veřejnosti;

- iii) je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými místy buď
 - A) podle zveřejněného letového řádu, nebo
 - B) s lety natolik pravidelnými nebo častými, že tvoří snadno srozumitelnou, systematickou sérii;
- t) „odbavováním vlastními silami“ situace, kdy si letecký dopravce sám zajišťuje přímo jednu nebo více kategorií služeb pozemního odbavování a neuzavírá žádnou smlouvu jakéhokoliv druhu s třetí stranou o poskytování těchto služeb. Pro účely této definice nejsou samotní letečtí dopravci považováni za třetí stranu, pokud:
 - i) jeden dopravce drží ve druhém většinový podíl, nebo
 - ii) většinový podíl v obou drží jediný subjekt;
- u) „závažným narušením hospodářství strany“ mimořádná, dočasná a významná krize, která má dopad na celé hospodářství členského státu ASEAN nebo členského státu EU, a nikoli na konkrétní region nebo hospodářský sektor;
- v) „státním podnikem“ jakýkoli podnik zapojený do obchodní činnosti, pokud:
 - i) strana vlastní více než 50 % upsaného základního kapitálu podniku nebo hlasů spojených s akcemi vydanými podnikem, nebo
 - ii) strana přímo či nepřímo uplatňuje nebo má možnost uplatňovat rozhodující vliv na základě své finanční účasti v podniku nebo pravidel či postupů týkajících se jeho fungování nebo jakýmkoli jinými prostředky, které zajišťují takový rozhodující vliv na podnik. Rozhodující vliv strany se předpokládá, jestliže strana může přímo či nepřímo jmenovat více než polovinu členů správního, řídicího nebo dozorčího orgánu podniku;
- w) „přistáním pro neobchodní účely“ přistání za jakýmkoli jiným účelem, než je nástup na palubu nebo výstup cestujících anebo nakládka či vykládka zavazadel, nákladu a/nebo pošty v letecké dopravě;

x) „subvencí“ jakýkoli finanční příspěvek poskytnutý vládou nebo jakýmkoli jiným veřejným subjektem, mimo jiné:

- i) přímý převod finančních prostředků, například ve formě grantu, půjčky či účasti na základním kapitálu, potenciální přímý převod finančních prostředků, převzetí závazků, například formou úvěrových záruk, kapitálových vkladů, vlastnictví, ochrany před úpadkem nebo pojištění;
- ii) zřeknutí se nebo nevybrání příjmů, které jsou jinak splatné;
- iii) poskytování zboží nebo služeb kromě obecné infrastruktury, nebo pořízení zboží či služeb, nebo
- iv) provádění plateb do mechanismu financování nebo pověření soukromého subjektu nebo nařízení soukromému subjektu, aby vykonával jednu nebo více funkcí popsanych v odst. 1 písm. x) bodech i), ii) a iii) tohoto článku, jež by za běžných okolností prováděla vláda nebo jiný veřejný subjekt a jež se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami,

s omezením na subjekt nebo odvětví nebo na skupinu subjektů nebo odvětví v pravomoci orgánu, jenž příspěvek poskytuje, a poskytující výhodu leteckým dopravcům. Finanční intervence provedená vládou nebo jiným veřejným subjektem se nepovažuje za výhodu, pokud by stejnou finanční intervencí provedl soukromý účastník trhu působící pouze na základě vyhlídky na dosažení zisku, který je ve stejné situaci jako dotčený veřejný subjekt;

y) „tarifem“ tarif, sazba nebo poplatek za přepravu cestujících, zavazadel nebo nákladu (kromě pošty) leteckou dopravou (včetně jakéhokoliv jiného druhu dopravy s tím spojeným), účtovaný leteckými dopravci a jejich zástupci, jakož i podmínky upravující použitelnost takového tarifu, sazby nebo poplatku;

z) „územím“ v případě členských států ASEAN pevninské území, vnitřní vody, souostrovňové vody, teritoriální vody, mořské dno a jeho podloží a vzdušný prostor nad nimi, a v případě Unie pevninské území, vnitřní vody a teritoriální vody, na které se vztahují Smlouvy EU za podmínek v nich stanovených, jakož i mořské dno a jeho podloží, a vzdušný prostor nad nimi, a

aa) „uživatelským poplatkem“ poplatek ukládaný leteckým dopravcům za poskytování letiště, letecké navigace, zařízení nebo služeb na ochranu letectví před protiprávními činy, včetně souvisejících služeb

a zařízení, nebo poplatků za snížení hluku, včetně poplatků za řešení místních problémů s kvalitou ovzduší na letištích nebo v jejich okolí. Aby se předešlo pochybnostem, tato definice nezahrnuje systémy pro řešení emisí z mezinárodní letecké dopravy souvisejících se změnou klimatu.

ČLÁNEK 3

Udělení práv

Seznam tras

1. Členský stát ASEAN povolí leteckým dopravcům Unie provozovat lety na těchto trasách:

jakákoli místa v Unii – jakákoli mezilehlá místa – jakákoli místa v daném členském státě ASEAN – jakákoli vzdálenější místa.

Pro účely výše uvedených tras zahrnují mezilehlá místa a vzdálenější místa jedno nebo několik míst v ostatních členských státech ASEAN.

2. Unie a její členské státy povolí leteckým dopravcům členského státu ASEAN provozovat lety na těchto trasách:

jakákoli místa v daném členském státě ASEAN – jakákoli mezilehlá místa – jakákoli místa v Unii – jakákoli vzdálenější místa.

Pro účely výše uvedených tras zahrnují místa v Unii jedno nebo několik míst v jakémkoliv členském státě EU.

Přepravní práva

3. Strany si vzájemně udělují tato práva k provádění mezinárodní letecké dopravy svými leteckými dopravci:

- a) právo přelétat nad územím udělující strany bez přistání;
- b) právo přistávat pro neobchodní účely na území udělující strany;

- c) právo leteckých dopravců členského státu ASEAN provádět mezinárodní leteckou dopravu prostřednictvím pravidelné a nepravidelné osobní, nákladní a kombinované dopravy mezi jakýmkoli místy v daném členském státě ASEAN a jakýmkoli místy v Unii (přepravní práva třetí a čtvrté svobody);
- d) právo leteckých dopravců Unie provádět mezinárodní leteckou dopravu prostřednictvím pravidelné a nepravidelné osobní, nákladní a kombinované dopravy mezi jakýmkoli místy v Unii a jakýmkoli místy v členských státech ASEAN (přepravní práva třetí a čtvrté svobody);
- e) právo leteckých dopravců členského státu ASEAN provádět mezinárodní leteckou dopravu prostřednictvím pravidelné a nepravidelné osobní, nákladní a kombinované dopravy mezi jakýmkoli místy v členském státě EU a jakýmkoli místy v jiném členském státě EU nebo jakýmkoli místy ve třetí zemi jako součást služby s výchozím nebo cílovým místem v daném členském státě ASEAN (přepravní práva páté svobody), s výhradou odstavce 4 tohoto článku;
- f) právo leteckých dopravců Unie provádět mezinárodní leteckou dopravu prostřednictvím pravidelné a nepravidelné osobní, nákladní a kombinované dopravy mezi jakýmkoli místy v členském státě ASEAN a jakýmkoli místy v jiném členském státě ASEAN nebo jakýmkoli místy ve třetí zemi jako součást služby s výchozím nebo cílovým místem v Unii (přepravní práva páté svobody), s výhradou odstavce 5 tohoto článku a
- g) další práva stanovená v této dohodě.

4. Pokud jde o osobní a kombinovanou dopravu, práva udělená podle odst. 3 písm. e) tohoto článku budou s ohledem na každý členský stát ASEAN vázána na splnění všech těchto podmínek:

- a) bezprostředně po vstupu této dohody v platnost může být v každém směru uskutečněno nejvýše sedm (7) letů týdně s odletem nebo příletem v každém členském státě EU;
- b) po dvou (2) letech může být v každém směru uskutečněno nejvýše sedm (7) doplňkových letů týdně s odletem nebo příletem v každém členském státě EU a
- c) lety provozované podle odst. 4 písm. b) tohoto článku nesmějí obsluhovat trasy mezi členským státem EU a třetí zemí, které jsou již obsluhovány leteckým dopravcem Unie. Pro účely tohoto odstavce

se má za to, že trasa je obsluhována leteckým dopravcem Unie, jestliže daný dopravce provozuje uvedenou trasu prostřednictvím pravidelné dopravy vlastními letadly, letadly pronajatými s posádkou nebo bez posádky nebo, v případě letů bez mezipřistání, prostřednictvím společného označování linek.

5. Pokud jde o osobní a kombinovanou dopravu, práva udělená podle odst. 3 písm. f) tohoto článku budou s ohledem na každý členský stát EU vázána na splnění všech těchto podmínek:
- a) bezprostředně po vstupu této dohody v platnost může být v každém směru uskutečněno nejvýše sedm (7) letů týdně s odletem nebo příletem v každém členském státě ASEAN;
 - b) po dvou letech může být v každém směru uskutečněno nejvýše sedm (7) doplňkových letů týdně s odletem nebo příletem v každém členském státě ASEAN a
 - c) lety provozované podle odst. 5 písm. b) tohoto článku nesmějí obsluhovat trasy mezi členským státem ASEAN a třetí zemí, které jsou již obsluhovány leteckým dopravcem členského státu ASEAN. Pro účely tohoto odstavce se má za to, že trasa je obsluhována leteckým dopravcem členského státu ASEAN, jestliže daný dopravce provozuje uvedenou trasu prostřednictvím pravidelné dopravy vlastními letadly, letadly pronajatými s posádkou nebo bez posádky nebo, v případě letů bez mezipřistání, prostřednictvím společného označování linek.

Flexibilita provozu

6. Letečtí dopravci obou stran mohou u jakéhokoli letu nebo u všech letů na trasách uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku:
- a) provozovat lety v jednom směru nebo obou směrech;
 - b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla;
 - c) obsluhovat mezilehlá místa a vzdálenější místa a místa na území stran v jakékoli kombinaci a pořadí v souladu s ustanoveními odstavce 3 tohoto článku;
 - d) vynechat přistání na jakémkoli místě nebo místech;

- e) přenést dopravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo na jakémkoli místě (změna letadla);
- f) provádět mezipřistání na jakýchkoli místech na území stran i mimo ně;
- g) vykonávat tranzitní dopravu přes území jiné strany;
- h) kombinovat přepravu ve stejném letadle bez ohledu na to, kde tato přeprava začíná, a
- i) poskytovat přepravní služby do více než jednoho místa v témže členském státě EU nebo v témže členském státě ASEAN v rámci téže dopravy (do místa s více než jedním letištěm).

7. Flexibilitu provozu stanovenou v odstavci 6 tohoto článku lze uplatňovat bez omezení směru nebo zeměpisného omezení za předpokladu, že:

- a) spoje leteckých dopravců členského státu ASEAN obsluhují místo v daném členském státě ASEAN a
- b) služby leteckých dopravců Unie obsluhují místo v Unii.

8. Každá strana umožní každému leteckému dopravci určit frekvenci a kapacitu mezinárodní letecké dopravy, kterou nabízí, na základě obchodních úvah. V souladu s tímto právem neomezí žádná strana jednostranně objem dopravy, frekvenci či pravidelnost služeb, směřování, původ a místo určení dopravy nebo typ či typy letadla provozované leteckými dopravci jiné strany, s výjimkou celních, technických, provozních důvodů, důvodu bezpečnosti uspořádání letového provozu, důvodů týkajících se ochrany životního prostředí nebo zdraví, nediskriminačním způsobem, nebo nestanoví-li tato dohoda jinak.

9. Ustanovení této dohody neudělují žádné z těchto práv:

- a) pokud jde o členské státy ASEAN, právo jejich leteckých dopravců vzít v jakémkoli členském státě EU na palubu cestujících, zavazadla, náklad nebo poštu přepravované za úplatu nebo nájemné a směřující do jiného místa v témže členském státě EU, a
- b) pokud jde o Unii, právo jejich leteckých dopravců vzít v jakémkoli členském státě ASEAN na palubu cestujících, zavazadla, náklad nebo poštu přepravované za úplatu nebo nájemné a směřující do jiného místa v témže členském státě ASEAN.

ČLÁNEK 4

Provozní oprávnění a technická povolení

1. Po obdržení žádosti o provozní oprávnění od leteckého dopravce druhé strany udělí strana příslušná provozní oprávnění a technická povolení s minimálním procedurálním zpožděním za předpokladu, že jsou splněny tyto podmínky:

- a) v případě leteckého dopravce členského státu ASEAN:
 - i) letecký dopravce má hlavní místo podnikání v daném členském státě ASEAN a má platnou provozní licenci v souladu s právem téhož členského státu ASEAN;
 - ii) členský stát ASEAN, který vydal osvědčení leteckého provozovatele leteckému dopravci, vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu a je jednoznačně určen příslušný orgán a
 - iii) letecký dopravce je přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu vlastněn a fakticky kontrolován daným členským státem ASEAN, jeho státními příslušníky, nebo oběma těmito způsoby;
- b) v případě leteckého dopravce Unie:
 - i) letecký dopravce je usazen na území Unie a je držitelem platné provozní licence v souladu s právem Unie;
 - ii) členský stát EU odpovědný za vydání osvědčení leteckého provozovatele nad leteckým dopravcem vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu a je jednoznačně určen příslušný orgán a
 - iii) letecký dopravce je přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu vlastněn a fakticky kontrolován jedním nebo více členskými státy EU, jiným státem, který je stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru, Švýcarskem, státními příslušníky těchto států, nebo kombinací výše uvedeného;
- c) jsou dodrženy články 15 a 16 a

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

2. Pro účely tohoto článku a článku 5 zahrnují důkazy o faktické regulační kontrole leteckého dopravce následující:

- a) dotčený letecký dopravce je držitelem platné provozní licence nebo povolení vydaného příslušným orgánem dotčené strany a splňuje kritéria této strany, která provozní licenci nebo povolení k provozování mezinárodních leteckých služeb vydává, a
- b) tato strana má a udržuje programy pro dohled nad bezpečností a ochranou před protiprávními činy v případě tohoto leteckého dopravce v souladu s normami ICAO.

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

4. Po obdržení žádosti o provozní oprávnění od leteckého dopravce druhé strany uzná strana zjištění o způsobilosti nebo státní příslušnosti, která daná druhá strana učinila v souvislosti s uvedeným leteckým dopravcem, jako by tato zjištění byla učiněna jejími vlastními příslušnými orgány, a dále již tyto záležitosti nezkoumá s výjimkou situací uvedených v čl. 5 odst. 2. Aby se předešlo pochybnostem, tento odstavec se nevztahuje na uznávání zjištění učiněných v souvislosti s bezpečnostními osvědčeními či licencemi, ujednáními o ochraně před protiprávními činy nebo pojistným krytím.

ČLÁNEK 5

Zamítnutí, zrušení, pozastavení nebo omezení provozních oprávnění či technických povolení

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

- a) v případě leteckého dopravce členského státu ASEAN:
 - i) letecký dopravce nemá hlavní místo podnikání v členském státě ASEAN nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem téhož členského státu ASEAN, nebo

- ii) členský stát ASEAN, který vydal osvědčení leteckého provozovatele leteckému dopravci, nevykonává nebo neudrží faktickou regulační kontrolu nebo není jednoznačně určen příslušný orgán, nebo
 - iii) letecký dopravce není přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu vlastněn nebo není fakticky kontrolován daným členským státem ASEAN, jeho státními příslušníky, nebo oběma těmito způsoby;
- b) v případě leteckého dopravce Unie:
- i) letecký dopravce není usazen na území Unie nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Unie, nebo
 - ii) členský stát EU odpovědný za vydání osvědčení leteckého provozovatele nad leteckým dopravcem nevykonává nebo neudrží faktickou regulační kontrolu nebo není jednoznačně určen příslušný orgán, nebo
 - iii) letecký dopravce není přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu vlastněn nebo není fakticky kontrolován jedním nebo více členskými státy EU, jiným státem, který je stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru, Švýcarskem, státními příslušníky těchto států, nebo kombinací výše uvedeného, nebo
- c) letecký dopravce nedodržel právní a správní předpisy uvedené v článku 7.

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

3. Tyto konzultace se zahájí co nejdříve a nejpozději do třiceti (30) dnů ode dne obdržení žádosti o konzultace. Pokud není do třiceti (30) dnů nebo v dohodnuté lhůtě od data zahájení těchto konzultací dosaženo uspokojivé dohody nebo není-li přijato dohodnuté nápravné opatření, je to pro stranu, která požádala o konzultace, důvodem k tomu, aby přistoupila k zamítnutí, zrušení, pozastavení, podmínění nebo omezení provozního oprávnění či technických povolení dotčeného leteckého dopravce nebo aby jinak zamítla, pozastavila, podmínila nebo omezila provoz dotčeného leteckého dopravce, aby byl zajištěn soulad s ustanoveními článků 4 a 7.

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

5. Tento článek neomezuje práva žádné strany odmítnout, zrušit, pozastavit, podmínit nebo omezit provozní oprávnění či technické povolení leteckého dopravce nebo leteckých dopravců druhé strany nebo jinak odmítnout, pozastavit, podmínit nebo omezit provoz leteckého dopravce nebo leteckých dopravců druhé strany v souladu s ustanoveními článků 8, 15, 16 nebo 25.

ČLÁNEK 6

Liberalizace vlastnictví a kontroly

Strany uznávají potenciální přínosy postupné liberalizace vlastnictví a kontroly svých leteckých dopravců. Strany mohou v příhodném okamžiku prozkoumat ve smíšeném výboru, uvedeném v článku 23, vzájemnou liberalizaci vlastnictví a kontroly leteckých dopravců. Smíšený výbor poté může navrhnout změny této dohody v souladu s čl. 23 odst. 4 písm. f) a článkem 28.

ČLÁNEK 7

Dodržování právních a správních předpisů

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

2. Při vstupu na území druhé strany, pobytu na něm či jeho opouštění musí cestující, posádka, zavazadla, náklad nebo pošta leteckých dopravců druhé strany splňovat, nebo musí být jejich jménem splněny požadavky jejich právních a správních předpisů, které se týkají vstupu cestujících, posádky, zavazadel, nákladu a pošty na palubě letadla na území strany či odletu z něj nebo provozu letadla na jejím území (včetně předpisů, které se týkají vstupu, celního odbavení, přistěhovalecké kontroly, pasů, cel a karantény, nebo v případě pošty včetně poštovních předpisů).

3. Každá strana na svém území povolí leteckým dopravcům druhé strany přijmout opatření, která zajišťují, aby byly přepraveny pouze osoby s cestovními

doklady, jež se vyžadují pro vstup na území uvedené druhé strany nebo pro tranzit přes uvedené území.

ČLÁNEK 8

Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Strany se dohodly, že jejich společným cílem je vytvořit spravedlivé a konkurenční prostředí, v němž budou mít letečtí dopravci stran spravedlivé a rovné příležitosti k hospodářské soutěži při poskytování služeb letecké dopravy.

2. Za účelem dosažení cíle uvedeného v odstavci 1 tohoto článku strany:

- a) přijímají nebo zachovávají právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže;
- b) zřizují nebo udržují provozně nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž vybavený všemi nezbytnými pravomocemi a zdroji, který účinně prosazuje právní předpisy strany v oblasti hospodářské soutěže. Rozhodnutí orgánu pro hospodářskou soutěž podléhá odvolání a přezkumu soudem nebo rozhodčím soudem dané strany;
- c) odstraňují v rámci svých pravomocí veškeré formy diskriminace nebo nekalé praktiky, které by mohly nepříznivě ovlivnit spravedlivé a rovné příležitosti v hospodářské soutěži leteckých dopravců jiné strany při poskytování letecké dopravy. Aby se předešlo pochybnostem, žádné ustanovení odst. 2 písm. c) tohoto článku nezahrnuje jednání popsané v čl. 2 odst. 1 písm. g), a
- d) neposkytují ani neudržují subvence pro jakéhokoli leteckého dopravce, pokud by tyto subvence nepříznivě ovlivnily spravedlivé a rovné příležitosti leteckých dopravců jiné strany v hospodářské soutěži při poskytování služeb letecké dopravy.

3. Aniž je dotčen odst. 2 písm. d) tohoto článku, lze poskytnout:

- a) podporu insolventním leteckým dopravcům nebo leteckým dopravcům s problémy, pokud:
 - i) je tato podpora podmíněna důvěryhodným restructuralizačním plánem založeným na realistických předpokladech s cílem zajistit návrat leteckého dopravce

s problémy v přiměřené lhůtě k dlouhodobé životaschopnosti a

- ii) dotčený letecký dopravce, jeho investoři nebo akcionáři se sami významně podílejí na nákladech restrukturalizace;
- b) dočasnou podporu likvidity leteckému dopravci s problémy, a to ve formě půjček nebo úvěrových záruk omezených na částku potřebnou k pouhému udržení dotčeného leteckého dopravce v provozu po dobu nezbytnou k vypracování restrukturalizačního nebo likvidačního plánu;
- c) za předpokladu, že jsou omezeny na minimální částky potřebné k dosažení jejich cíle a že účinky na poskytování služeb letecké dopravy mezi stranami jsou omezeny na minimum:
 - i) subvence k nápravě škod způsobených přírodní pohromou nebo mimořádnými okolnostmi;
 - ii) subvence na nápravu závažných narušení hospodářství některé ze stran;
 - iii) subvence pro letecké dopravce, kteří jsou pověřeni provozováním jasně vymezených závazků veřejné služby nezbytných k uspokojení základních dopravních potřeb obyvatelstva, které nemohou uspokojit pouze tržní síly, pokud jsou tyto subvence omezeny na přiměřenou odměnu za poskytování dotčených leteckých služeb, a
 - iv) subvence dostupné všem dopravcům, které nejsou právně ani fakticky omezeny na určité letecké dopravce.

4. Strany zajistí, aby každý z jejich leteckých dopravců, kteří poskytují služby letecké dopravy podle této dohody, alespoň jednou za rok zveřejnil nebo jinak připravil a na vyžádání poskytl výroční účetní zprávu a přílohu k účetní zprávě, které jsou podrobeny nezávislému auditu a jsou v souladu s mezinárodně uznávanými standardy účetního a podnikového výkaznictví, jako jsou Mezinárodní standardy účetního výkaznictví. V každém případě se subvence v účetní zprávě uvedou samostatně.

5. Pokud jde o leteckou dopravu, každá strana zajistí, aby významné transakce mezi jejími leteckými dopravci a poskytovateli zboží a služeb, kteří jsou státními podniky (v jakékoli formě) dané strany, byly založeny na obchodních podmínkách rovnocenných s těmi, které převažují v transakcích za obvyklých tržních podmínek.

6. Každá strana poskytne druhé straně na žádost druhé strany do třiceti (30) dnů nebo v dohodnuté lhůtě relevantní informace, které lze odůvodněně požadovat, aby bylo zajištěno dodržování ustanovení tohoto článku. To může zahrnovat dodatečné informace týkající se subvencí a údajů uvedených v odstavcích 4 a 5 tohoto článku. Strana, která informace obdrží, s nimi bude zacházet důvěrně, bude-li o to požádána.

7. Pokud se jedna nebo několik stran (dále společně označovány jako „žalující strana“) domnívá, že spravedlivé a rovné příležitosti jejich leteckých dopravců v hospodářské soutěži jsou nepříznivě ovlivněny:

- a) diskriminací nebo nekalými praktikami zakázanými podle odst. 2 písm. c) tohoto článku;
- b) subvencí zakázanou podle odst. 2 písm. d) tohoto článku, jinou než uvedenou v odstavci 3 tohoto článku, nebo
- c) neposkytnutím informací požadovaných podle odstavce 6 tohoto článku,

může postupovat v souladu s odstavci 8 až 10 tohoto článku.

8. Žalující strana předloží písemnou žádost o konzultace dotčené straně nebo stranám (pro účely tohoto článku dále společně označovány jako „žalovaná strana“). Konzultace se zahájí do třiceti (30) dnů ode dne obdržení žádosti, pokud se uvedené strany nedohodnou jinak.

9. Pokud žalující strana a žalovaná strana nedosáhnou v této záležitosti dohody do šedesáti (60) dnů ode dne obdržení žádosti o konzultace, může žalující strana přijmout opatření vůči všem nebo některým leteckým dopravcům žalované strany, kteří se podíleli na sporném jednání nebo kteří měli prospěch z uvedené diskriminace, nekalých praktik nebo subvencí.

10. Opatření přijatá podle odstavce 9 tohoto článku musí být vhodná, přiměřená a co do rozsahu a doby trvání omezená na to, co je nezbytně nutné ke zmírnění újmy působené leteckým dopravcům žalující strany a odstranění neoprávněné výhody získané leteckými dopravci žalované strany.

11. Jsou-li záležitosti týkající se tohoto článku předány k postupu pro řešení sporů stanovenému v článku 25:

- a) bez ohledu na čl. 25 odst. 2 a 3 může být spor okamžitě postoupen určité osobě nebo subjektu k rozhodnutí nebo může být předložen k rozhodčímu řízení a

- b) lhůty uvedené v čl. 25 odst. 10, 11 a 12 se zkracují na polovinu.

12. Žádným ustanovením této dohody nejsou nijak dotčeny, omezeny nebo ohroženy příslušnost nebo pravomoci orgánů pro hospodářskou soutěž stran nebo soudů a rozhodčích soudů, které rozhodnutí uvedených orgánů přezkoumávají. Žádným opatřením přijatým žalující stranou podle odstavce 9 tohoto článku nejsou dotčeny žádné případné kroky a opatření přijaté uvedenými orgány a soudy nebo rozhodčími soudy, včetně kroků a opatření žalující strany. Kroky a opatření orgánů stran pro hospodářskou soutěž a soudů nebo rozhodčích soudů, které přezkoumají rozhodnutí uvedených orgánů, jsou vyloučeny z mechanismu řešení sporů stanoveného v článku 25.

ČLÁNEK 9

Podnikání

1. Strany souhlasí s tím, že by překážky bránící podnikání, s nimiž se potýkají jejich letečtí dopravci, omezily přínosy, jichž má tato dohoda dosáhnout. Strany se dohodly, že budou spolupracovat při odstraňování takových překážek, pokud by tyto překážky mohly bránit obchodnímu provozu, narušovat hospodářskou soutěž nebo ovlivňovat rovné příležitosti v hospodářské soutěži.

2. Smíšený výbor sleduje pokrok, jehož bylo dosaženo při účinném odstraňování překážek, s nimiž se potýkají letečtí dopravci stran.

ČLÁNEK 10

Obchodní provoz

1. Strany si navzájem udělují práva stanovená v odstavcích 2 až 17 tohoto článku. Letečtí dopravci stran nejsou povinni mít pro účely tohoto článku místního partnera.

Zástupci leteckých dopravců

2. Leteckým dopravcům každé strany se povoluje svobodně zřizovat kanceláře a zařízení na území druhé strany, pokud je to nezbytné k poskytování služeb podle této dohody, je-li to proveditelné a nediskriminační.

3. Aniž jsou dotčeny předpisy o bezpečnosti a ochraně před protiprávními činy, pokud se tato zařízení nacházejí na letišti, mohou podléhat omezením z důvodu dostupnosti prostoru.

4. V souladu s právními a správními předpisy druhé strany, které se vztahují na vstup, pobyt a zaměstnání, je leteckým dopravcům každé strany povoleno vyslat a udržovat na území jiné strany řídící, prodejní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný pro podporu poskytování letecké dopravy. Strany urychleně vyřídí udělení případných pracovních povolení personálu zaměstnanému v kancelářích uvedených v tomto odstavci, včetně personálu vykonávajícího některé dočasné úkoly, a to za dodržení příslušných platných právních a správních předpisů.

Pozemní odbavování

5. a) Aniž je dotčen odst. 5 písm. b) tohoto článku, letečtí dopravci každé strany mají povolení v souvislosti s pozemním odbavováním na území druhé strany:

i) vykonávat vlastní pozemní odbavování (odbavování vlastními silami), nebo

ii) vybírat z konkurenčních dodavatelů, pokud tito dodavatelé poskytují služby pozemního odbavování zcela nebo zčásti, v souladu s právními předpisy dotčené strany.

b) Na odst. 5 písm. a) tohoto článku se vztahují hlediska bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy a fyzických nebo provozních omezení. Pokud tato hlediska neumožňují odbavování vlastními silami nebo mu brání či jej omezují a mezi dodavateli poskytujícími služby pozemního odbavování neexistuje účinná hospodářská soutěž, zajistí příslušná strana, aby byly všechny tyto služby zpřístupněny na rovném a odpovídajícím základě všem leteckým dopravcům a aby ceny těchto služeb byly určeny na základě relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií.

Přidělování letištních časů na letištích

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

Provozní plány, programy a letové řády

7. Strana může požadovat, aby byly jejím příslušným orgánům poskytnuty pouze pro informační účely provozní plány, programy a letové řády letecké dopravy provozované podle této dohody. Pokud strana takové oznámení požaduje, omezí na

minimum administrativní zátěž plynoucí zprostředkovatelům v letecké dopravě a leteckým dopravcům jiné strany z požadavků a postupů souvisejících s oznamováním.

Prodej, místní výdaje a převod finančních prostředků

8. Leteckým dopravcům každé strany se povoluje uskutečňovat prodej letecké dopravy a souvisejících služeb, a to jak vlastních, tak i služeb jakéhokoli jiného leteckého dopravce, na území druhé strany. Letecký dopravce tak může podle svého uvážení činit přímo, nebo prostřednictvím svých obchodních zástupců, jiných zprostředkovatelů jmenovaných leteckým dopravcem, nebo prostřednictvím internetu nebo jiného dostupného kanálu. Prodej a nákup těchto dopravních a souvisejících služeb je povolen v měně území prodeje nebo nákupu nebo ve volně směnitelných měnách.

9. Leteckým dopravcům každé strany se povoluje hradit místní výdaje, včetně nákupu pohonných hmot na území druhé strany, v místní měně nebo podle jejich uvážení ve volně směnitelných měnách podle tržního kurzu.

10. a) Leteckým dopravcům každé strany je na požádání povoleno směňovat

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

b) Pokud za výjimečných okolností pohyb kapitálu a platby, včetně převodů, způsobují nebo hrozí způsobit vážné potíže v chodu hospodářství strany, může tato strana přijmout opatření omezující práva stanovená v odst. 10 písm. a) tohoto článku za předpokladu, že jsou tato opatření dočasná a nezbytně nutná k řešení těchto potíží. Taková opatření nesmějí sloužit jako prostředek svévolné nebo neodůvodněné diskriminace leteckých dopravců jiných stran oproti dopravcům jakékoli jiné země.

Ujednání o marketingové spolupráci

11. Při provozování či poskytování služeb letecké dopravy podle této dohody mohou letečtí dopravci každé ze stran uzavřít ujednání o marketingové spolupráci, jako jsou ujednání o nákupu vyhrazené kapacity míst nebo ujednání o společném označování linek:

- a) s kterýmkoliv leteckým dopravcem či dopravci stran;
- b) s kterýmkoliv leteckým dopravcem či dopravci třetí země a
- c) s kterýmkoli dopravcem v oblasti povrchové (pozemní či námořní) dopravy z kterékoli země

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

12. Při provádění nebo poskytování služeb letecké dopravy podle této dohody, s výhradou článku A, se leteckým dopravcům každé strany povoluje uzavírat s leteckým dopravcem, který provozuje vnitrostátní úsek, ujednání o marketingové spolupráci, jako jsou ujednání o nákupu vyhrazené kapacity míst nebo ujednání o společném označování linek, za předpokladu, že:

- a) vnitrostátní úsek je součástí mezinárodní přepravy a
- b) ujednání splňují požadavky, jež se na tato ujednání obvykle vztahují.

Pro účely tohoto odstavce se vnitrostátním úsekem rozumí (je-li dopravcem provozujícím vnitrostátní úsek dopravce Unie) trasa na území některého z členských států EU, a je-li provozujícím dopravcem vnitrostátního úseku dopravce členského státu ASEAN, trasa na území tohoto členského státu ASEAN.

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

Intermodální služby

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

15. Aniž je dotčeno jakékoli jiné ustanovení této dohody, letečtí dopravci a nepřímí poskytovatelé nákladní dopravy jednotlivých stran mohou bez omezení používat ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou jakoukoli povrchovou dopravu nákladu do nebo z jakýchkoli míst na území stran nebo třetích zemí, včetně dopravy na všechna uznaná mezinárodní letiště s celnicí nebo z těchto letišť a případně práva

přepravovat náklad pod celní závěrou podle platných právních a správních předpisů. Pro takový náklad, bez ohledu na to, zda je přepravován povrchovou či leteckou dopravou, musí být zajištěn přístup k letištnímu celnímu odbavení a zařízení. Letecký dopravce si může zvolit, zda povrchovou dopravu realizuje svými vlastními prostředky, nebo zda ji svěří jiným povrchovým dopravcům včetně jiných leteckých dopravců nebo nepřímých poskytovatelů služeb nákladní letecké dopravy. Tyto intermodální služby nákladní dopravy mohou být nabízeny za jednu celkovou cenu kombinované letecké a povrchové dopravy za předpokladu, že zasilatelé nejsou ohledně skutečností týkajících se této dopravy uvedeni v omyl.

Pronájem

16. Leteckým dopravcům každé strany se povoluje poskytovat služby letecké dopravy podle této dohody:

- a) s použitím letadla pronajatého bez posádky od jakéhokoli pronajímatele;
- b) s použitím letadla pronajatého s posádkou od jiných leteckých dopravců téže strany jako najímajícího leteckého dopravce, nebo
- c) s použitím letadla pronajatého s posádkou od leteckých dopravců jiné země, než je země najímajícího leteckého dopravce, za předpokladu, že je pronájem odůvodněný mimořádnými potřebami, sezónními potřebami kapacity nebo provozními obtížemi nájemce a pronájem nepřesáhne dobu, která je nezbytně nutná k uspokojení uvedených potřeb nebo k překonání uvedených obtíží.

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

ČLÁNEK 11

Cla a jiné daně

1. Letadla provozovaná v mezinárodní letecké dopravě leteckými dopravci strany, jejich běžné vybavení, pohonné hmoty, maziva, spotřební provozní materiál, pozemní vybavení, náhradní díly (včetně motorů), palubní zásoby (obsahující potraviny, nápoje a destiláty, tabákové a jiné výrobky určené k prodeji cestujícím nebo k použití cestujícími v omezeném množství po dobu letu) a jiné předměty

určené pro provoz či údržbu letadel zajišťujících mezinárodní leteckou dopravu nebo používané výhradně k těmto účelům jsou po příletu na území druhé strany na základě reciprocity v co největším rozsahu, který umožňují vnitrostátní právní předpisy, osvobozeny od všech dovozních omezení, daní z majetku a kapitálových poplatků, cel, spotřebních daní, poplatků za kontrolu, daně z přidané hodnoty (DPH) nebo podobných nepřímých daní a podobných poplatků, které:

- a) jsou ukládány příslušnými orgány uvedené druhé strany a
- b) které nejsou vypočteny z ceny poskytovaných služeb, za předpokladu, že takové vybavení a zásoby zůstávají na palubě letadel.

Aby se předešlo pochybnostem, letadla a jiné zboží uvedené v tomto odstavci se považují za movitý majetek a žádné ustanovení tohoto článku nemá vliv na platnost a použití článku 24 Chicagské úmluvy.

2. Na základě reciprocity a v co největším rozsahu, který umožňují vnitrostátní právní předpisy stran, jsou od daní, dávek, cel, a jiných poplatků uvedených v odstavci 1 tohoto článku, s výjimkou poplatků, které jsou vypočteny z ceny poskytovaných služeb, rovněž osvobozeny:

- a) palubní zásoby dovezené nebo získané na území druhé strany a naložené v přiměřeném množství na palubu pro použití v odlétajícím letadle leteckého dopravce jedné strany zajišťujícím mezinárodní leteckou dopravu, i když mají být tyto zásoby spotřebovány během části letu probíhající nad uvedeným územím;
- b) pozemní vybavení a náhradní díly (včetně motorů) dovezené na území druhé strany za účelem servisu, údržby nebo opravy letadel leteckého dopravce jedné strany používaných v mezinárodní letecké dopravě, a to i tehdy, mají-li být toto vybavení a náhradní díly použity během části letu probíhající nad uvedeným územím;
- c) pohonné hmoty, maziva a spotřební provozní materiál dovezené nebo získané na území druhé strany pro použití v letadle leteckého dopravce jedné strany zajišťujícím mezinárodní leteckou dopravu, i když mají být tyto zásoby spotřebovány během části letu probíhající nad uvedeným územím, a
- d) tiskoviny podle celních právních předpisů jiné strany přivezené na území uvedené jiné strany nebo dodané na jejím území a naložené na palubu pro použití v odlétávajících letadlech leteckého dopravce jedné ze stran provozovaných v mezinárodní letecké dopravě, i když mají být takové tiskoviny použity během části letu probíhající nad uvedeným územím.

3. Pokud jde o výjimky stanovené v tomto článku, strany poskytnou leteckým dopravcům druhé strany zacházení neméně příznivé, než jaké poskytují svým vlastním leteckým dopravcům nebo dopravcům kterékoli třetí země, podle toho, které zacházení je příznivější.

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

5. Běžné vybavení letadel, jakož i materiál, zásoby a náhradní díly uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku obvykle uchovávané na palubě letadla provozovaného leteckým dopravcem strany mohou být vyloženy na území druhé strany pouze na základě povolení celních orgánů uvedené druhé strany a může být požadováno, aby zůstaly pod dohledem nebo kontrolou uvedených orgánů až do doby, než budou znovu vyvezeny nebo s nimi bude jinak naloženo v souladu s celními předpisy.

6. Osvobození stanovená tímto článkem se rovněž uplatňují v případech, kdy letečtí dopravci strany uzavřeli s jiným leteckým dopravcem, který obdobně využívá tato osvobození udělená jinou stranou, smlouvu týkající se zapůjčení nebo převodu položek uvedených v odstavci 1 a 2 tohoto článku na území uvedené jiné strany.

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

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

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

10. Touto dohodou nejsou dotčena ustanovení příslušných platných dohod mezi členskými státy ASEAN a členskými státy EU o zamezení dvojímu zdanění příjmů a kapitálu.

ČLÁNEK 12

Uživatelské poplatky

1. Každá strana zajistí, aby uživatelské poplatky uložené jejími příslušnými orgány nebo subjekty ukládajícími poplatky leteckým dopravcům druhé strany za používání letecké navigace a řízení letového provozu odpovídaly nákladům a nebyly diskriminační a aby nebyly méně příznivé, než jsou ty nejpriznivější poplatky, které jsou dostupné kterémukoli jinému leteckému dopravci za obdobných okolností v době, kdy se ukládají.

2. S výjimkou poplatků vybíraných v souvislosti se službami popsanými v čl. 10 odst. 5 každá strana zajistí, aby uživatelské poplatky, které její příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky uložily leteckým dopravcům druhé strany za využívání letiště, ochrany letectví před protiprávními činy a souvisejících zařízení a služeb, nebyly nespravedlivě diskriminační a byly rovnoměrně rozděleny mezi jednotlivé kategorie uživatelů. Uvedené poplatky nesmějí překračovat úplné náklady, které příslušným orgánům nebo subjektům ukládajícím poplatky vznikají v souvislosti s poskytováním příslušných letištních zařízení a služeb a zařízení a služeb pro ochranu letectví před protiprávními činy na daném letišti nebo letištích, na nichž se uplatňuje společný systém poplatků. Uvedené poplatky však mohou zohledňovat přiměřenou návratnost aktiv po odpisech. Zařízení a služby, za jejichž užívání jsou uloženy poplatky, jsou poskytovány efektivním a hospodárným způsobem. V žádném případě nesmějí být leteckým dopravcům druhé strany tyto poplatky ukládány za podmínek méně příznivých, než jsou nejpriznivější podmínky dostupné jakémukoli jinému leteckému dopravci v době uložení těchto poplatků.

3. Každá strana požaduje, aby její příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky konzultovaly letecké dopravce využívající služeb a zařízení, a vyměřovaly si informace nezbytné k provedení přesného přezkumu přiměřenosti poplatků v souladu se zásadami uvedenými v odstavcích 1 a 2 tohoto článku. Každá strana zajistí, že její příslušné orgány či subjekty ukládající poplatky poskytnou leteckým dopravcům přiměřené informace o každém návrhu na změny poplatků za používání tak, aby dopravci měli možnost před provedením změn vyjádřit svá stanoviska a podat připomínky.

ČLÁNEK 13

Tarify

1. Strany umožní leteckým dopravcům stran svobodně stanovit tarify.

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

ČLÁNEK 14

Statistiky

1. Každá strana poskytne ostatním stranám dostupné statistiky týkající se letecké dopravy podle této dohody, které mohou být přiměřeně vyžadovány, s výhradou příslušných právních předpisů stran a na nediskriminačním základě.
2. Strany se dohodly, že budou spolupracovat na usnadnění vzájemné výměny statistických informací za účelem sledování rozvoje letecké dopravy podle této dohody.

ČLÁNEK 15

Bezpečnost letectví

1. Strany znovu potvrzují význam úzké spolupráce v oblasti bezpečnosti letectví. V této souvislosti se strany dohodly, že se v případě potřeby zapojí do další spolupráce, zejména pokud jde o usnadnění výměny bezpečnostních informací, možnou účast na činnostech druhé strany v oblasti dohledu nebo provádění společných činností dohledu, jakož i rozvoj společných projektů a iniciativ, a to i se zeměmi, které nejsou stranami této dohody.
2. Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení způsobilosti a licence vydané nebo potvrzené stranou a stále platné uznává druhá strana a její příslušné orgány za platné pro účely provozování leteckých služeb podle této dohody, pokud tato osvědčení nebo tyto licence byly vydány nebo potvrzeny přinejmenším podle příslušných mezinárodních norem stanovených podle Chicagské úmluvy a v souladu s nimi.
3. Každá strana může kdykoliv požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem zachovávaných a uplatňovaných druhou stranou v oblastech, které se týkají leteckých zařízení, letové posádky, letadel, a provozu letadel. Tyto konzultace proběhnou ve lhůtě třiceti (30) dnů ode dne obdržení žádosti.
4. Pokud po těchto konzultacích uvedených v odstavci 3 tohoto článku žádající strana zjistí, že druhá strana účinně nezachovává a neuplatňuje bezpečnostní normy v oblastech uvedených v odstavci 3 tohoto článku, které se alespoň rovnají minimálním normám stanoveným podle Chicagské úmluvy, je uvedená druhá strana informována o těchto zjištěních a o krocích považovaných za nutné k dosažení souladu s těmito minimálními normami. Skutečnost, že druhá strana vhodná nápravná opatření do patnácti (15) dní ode dne doručení takového oznámení nebo

v dohodnuté lhůtě nepřijme, je důvodem, aby žádající strana uvedená v odstavci 3 tohoto článku zamítla, zrušila, pozastavila, podmínila nebo omezila provozní oprávnění či technická povolení leteckého dopravce, který je pod bezpečnostním dohledem druhé strany, nebo aby jinak zamítla, zrušila, pozastavila, podmínila nebo omezila provoz leteckého dopravce, který je pod bezpečnostním dohledem druhé strany.

5. Každé letadlo provozované leteckým dopravcem jedné strany nebo jeho jménem může být na území druhé strany podrobena prohlídce na odbavovací ploše provedené příslušnými orgány této druhé strany za účelem ověření platnosti příslušných dokladů letadla a členů jeho posádky a navenek patrného stavu letadla a jeho vybavení za předpokladu, že tato prohlídka nezpůsobí nepřiměřené zpoždění v provozu letadla.

6. Pokud strana po provedení prohlídky na odbavovací ploše zjistí, že letadlo nebo provoz letadla nejsou v souladu s minimálními normami stanovenými Chicagskou úmluvou nebo že nedochází k účinnému dodržování a uplatňování bezpečnostních norem stanovených Chicagskou úmluvou, nebo pokud je jí odepřen přístup k prohlídce na odbavovací ploše, pak tato strana oznámí příslušným orgánům uvedené druhé strany odpovědným za bezpečnostní dohled nad leteckým dopravcem provozujícím dané letadlo tato zjištění a kroky považované za nutné k dosažení souladu s těmito minimálními normami. Nepřijetí vhodných nápravných opatření do patnácti (15) dnů ode dne obdržení takového oznámení nebo během dohodnuté lhůty je důvodem k tomu, aby první strana zamítla, zrušila, pozastavila, podmínila nebo omezila provozní oprávnění či technická povolení leteckého dopravce provozujícího letadlo nebo aby jinak odmítla, zrušila, pozastavila, podmínila nebo omezila provoz leteckého dopravce provozujícího letadlo.

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

8. Každé opatření přijaté jednou ze stran podle odstavce 4, 6 nebo 7 tohoto článku se zruší, jakmile pominou důvody, které vedly k jeho přijetí.

ČLÁNEK 16

Ochrana letectví před protiprávními činy

1. Strany znovu potvrzují své vzájemné závazky při ochraně civilního letectví před protiprávními činy, a obzvláště své závazky podle Chicagské úmluvy, Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla podepsané v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel podepsané v Haagu dne 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví podepsané v Montrealu dne 23. září 1971, Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu

civilnímu letectví podepsaného v Montrealu dne 24. února 1988 a Úmluvy o označování plastických výbušnin za účelem jejich detekce uzavřené v Montrealu dne 1. března 1991, pokud jsou strany stranami těchto úmluv, jakož i všech dalších úmluv a protokolů vztahujících se na ochranu civilního letectví před protiprávními činy, jejichž stranami strany jsou.

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

3. Strany ve svých vzájemných vztazích splňují normy ochrany letectví před protiprávními činy stanovené ICAO. Vyžadují, aby provozovatelé letadla zapsaného v jejich rejstřících, provozovatelé letadla, jejichž hlavní místo obchodní činnosti nebo trvalé bydliště je na jejich území, a provozovatelé letišť na jejich území splňovali tyto normy pro ochranu letectví před protiprávními činy.

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

5. Kterákoli ze stran může při plném zohlednění a respektování svrchovanosti druhé strany přijmout bezpečnostní opatření pro vstup na své území, jakož i mimořádná opatření pro odvrácení konkrétní hrozby pro svoji bezpečnost, a tato opatření by měla být dotčené straně nebo stranám neodkladně sdělena. Každá strana vstřícně posoudí jakýkoli požadavek druhé strany na přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření a uvedená druhá strana zohlední bezpečnostní opatření, která již první strana uplatňuje, a jakákoli hlediska, která první strana může poskytnout. Každá strana s předstihem oznámí dotčené straně nebo stranám jakákoli zvláštní bezpečnostní opatření, která hodlá zavést a jež by mohla mít významný finanční či provozní dopad na služby letecké dopravy poskytované podle této dohody s výjimkou případů, kdy to v mimořádné situaci není skutečně možné. Každá strana může rovněž požádat o svolání smíšeného výboru podle článku 23 za účelem projednání uvedených bezpečnostních opatření.

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

7. Aniž je dotčena potřeba přijmout okamžitá opatření k zajištění ochrany letectví před protiprávními činy, strany potvrzují, že při zvažování bezpečnostních opatření každá strana vyhodnotí možné nepříznivé dopady na mezinárodní leteckou dopravu, a pokud neexistují žádná právní omezení, zohlední tyto faktory při určení potřebných a vhodných opatření k řešení těchto bezpečnostních hrozeb.

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

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

10. Má-li některá strana oprávněný důvod domnívat se, že druhá strana nedodržuje ustanovení tohoto článku, požádá první strana o okamžité konzultace s uvedenou druhou stranou. Tyto konzultace musí být zahájeny do třiceti (30) dnů ode dne obdržení takové žádosti. Pokud není do patnácti (15) dnů nebo v dohodnuté lhůtě od data zahájení těchto konzultací dosaženo uspokojivé dohody, je strana, která o konzultace požádala, oprávněna přistoupit k zamítnutí, zrušení, pozastavení, podmínění nebo omezení provozního oprávnění nebo technických povolení leteckých dopravců uvedené druhé strany, aby byl zajištěn soulad s ustanoveními tohoto článku. Vyžaduje-li to mimořádná situace nebo má-li se zabránit dalšímu porušování tohoto článku, může první strana přijmout prozatímní opatření s cílem odmítnout, zrušit, pozastavit, podmínit nebo omezit provozní oprávnění nebo technická povolení leteckých dopravců uvedené druhé strany, aby byl zajištěn soulad s ustanoveními tohoto článku.

11. Veškerá opatření přijatá v souladu s odstavcem 10 tohoto článku první stranou uvedenou v daném odstavci se ukončí poté, co dotčená druhá strana splní ustanovení tohoto článku.

ČLÁNEK 17

Uspořádání letového provozu

1. Strany se dohodly na spolupráci v záležitostech týkajících se letových navigačních služeb, včetně bezpečnostního dohledu nad nimi. Dohodly se, že se budou zabývat všemi strategickými otázkami týkajícími se uspořádání letového provozu s cílem optimalizovat celkovou efektivitu letů, snížit náklady, minimalizovat dopad na životní prostředí a zvýšit bezpečnost a kapacitu toků letecké dopravy mezi stávajícími systémy uspořádání letového provozu stran.

2. Strany se dohodly, že vyzvou své příslušné orgány a poskytovatele letových navigačních služeb ke spolupráci na zajištění interoperability mezi systémy uspořádání letového provozu stran a zkoumání další integrace systémů stran, snížení dopadu letectví na životní prostředí a v příslušných případech sdílení informací.

3. Strany se dohodly, že budou podporovat spolupráci mezi svými poskytovateli letových navigačních služeb za účelem výměny letových údajů a koordinace toků letového provozu, aby optimalizovaly efektivitu letů s cílem dosáhnout lepší předvídatelnosti, přesnosti a kontinuity služeb letového provozu.

4. Strany se dohodly, že budou spolupracovat na svých programech modernizace uspořádání letového provozu, včetně vývojových a zaváděcích činností, a že budou podporovat vzájemnou účast na validačních a demonstračních činnostech.

ČLÁNEK 18

Životní prostředí

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

2. Strany uznávají význam spolupráce mezi sebou a s celosvětovým společenstvím s cílem posoudit a minimalizovat dopady letectví na životní prostředí.

3. Strany znovu zdůrazňují význam boje proti změně klimatu a za tímto účelem se dohodly na spolupráci při řešení emisí skleníkových plynů spojených s leteckou dopravou, a to jak na vnitrostátní, tak na mezinárodní úrovni.

4. Strany se dohodly, že si budou vyměňovat informace a vést pravidelný dialog s odborníky s cílem posílit spolupráci při řešení dopadu mezinárodní letecké dopravy na životní prostředí, mimo jiné v oblastech, jako je výzkum a vývoj, udržitelná letecká paliva, záležitosti související s hlukem, a o dalších opatřeních zaměřených na řešení emisí skleníkových plynů, s přihlédnutím ke svým mnohostranným právům a povinnostem v oblasti životního prostředí.

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

ČLÁNEK 19

Odpovědnost leteckého dopravce

Strany, které ratifikovaly Montrealskou úmluvu, znovu potvrzují své závazky vyplývající z Montrealské úmluvy. Zbylé strany se zavazují ratifikovat Montrealskou úmluvu co možná nejdříve a uvědomit o tom smíšený výbor.

ČLÁNEK 20

Ochrana spotřebitele

Strany se dohodly, že budou spolupracovat na ochraně zájmů spotřebitelů v letecké dopravě. Cílem této spolupráce je dosáhnout vysoké úrovně ochrany spotřebitele s ohledem na zájmy všech zúčastněných stran a různé charakteristiky stran. Za tímto účelem se strany ve smíšeném výboru vzájemně konzultují v záležitostech, které jsou v zájmu spotřebitelů, včetně svých plánovaných opatření, s cílem dosáhnout v co největší míře větší slučitelnosti příslušných režimů jednotlivých stran.

ČLÁNEK 21

Počítačové rezervační systémy

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

2. Strany zruší veškeré stávající požadavky, které by mohly omezovat volný přístup počítačových rezervačních systémů jedné strany na trh druhé strany či jinak omezovat konkurenci mezi prodejci uvedených systémů. Strany se zdrží přijetí takovýchto požadavků v budoucnu.

3. Žádná strana na svém území neuloží ani nedovolí ukládat prodejcům počítačových rezervačních systémů jiné strany požadavky s ohledem na zobrazení informací počítačovými rezervačními systémy, které se liší od požadavků uložených jejím vlastním prodejcům počítačových rezervačních systémů nebo jiným počítačovým rezervačním systémům provozovaným na jejím trhu. Žádná strana nebrání uzavírání dohod mezi prodejci počítačových rezervačních systémů, jejich poskytovateli a předplatiteli, které usnadňují zobrazení souhrnných a objektivních informací o cestování spotřebitelům nebo plnění regulačních požadavků na neutrální zobrazení.

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

5. Odstavce 1 až 4 tohoto článku se na členský stát ASEAN nepoužijí, pokud se na počítačový rezervační systém vztahuje dohoda o volném obchodu (která spadá pod čl. V.1 odst. 1 Všeobecné dohody o obchodu službami), která je podepsána nebo vyjednávána mezi Unií a daným členským státem ASEAN.

ČLÁNEK 22

Sociální aspekty

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

2. Strany uznávají právo každé strany stanovit vlastní míru vnitrostátní ochrany pracovníků, kterou považují za vhodnou, a přijmout nebo odpovídajícím způsobem upravit své příslušné právní předpisy a politiky v souladu se zásadami mezinárodně uznávaných norem v mezinárodních úmluvách, jichž je smluvní stranou. Strany zajistí, aby práva a zásady obsažené v jejich právních a správních předpisech nebyly oslabovány, ale účinně vymáhány.

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

4. Strany znovu potvrzují své odhodlání v souladu se svými závazky vyplývajícími z jejich členství v Mezinárodní organizaci práce (dále jen „MOP“) a z Deklarace MOP o základních principech a právech v práci a s navazujícími ujednáními přijatými v Ženevě dne 18. června 1998 dodržovat, podporovat a provádět uvedenou deklaraci.

5. Strany podpoří cíle obsažené v agendě důstojné práce MOP a v Deklaraci MOP o sociální spravedlnosti pro spravedlivou globalizaci, která byla přijata v Ženevě dne 10. června 2008.

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

7. Jakákoli strana může požádat o svolání smíšeného výboru za účelem řešení pracovních záležitostí a výměny relevantních informací, které považuje za důležité.

ČLÁNEK 23

Smíšený výbor

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

2. Společný výbor stanoví a přijme svůj jednací řád.

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

4. Za účelem řádného provádění této dohody smíšený výbor:

- a) vyměňuje informace, včetně těch o změnách právních a správních předpisů a politik příslušných stran, které mohou mít vliv na letecké služby, jakož i statistické informace pro účely sledování rozvoje leteckých služeb podle této dohody;
- b) vydává doporučení a přijímá rozhodnutí v případech výslovně stanovených touto dohodou;
- c) rozvíjí spolupráci, mimo jiné v regulačních záležitostech;
- d) vede konzultace o jakýchkoli otázkách týkajících se uplatňování nebo výkladu této dohody;
- e) vede případné konzultace k otázkám letecké dopravy, jimiž se zabývají mezinárodní organizace, ve vztazích se třetími zeměmi, v rámci mnohostranných ujednání nebo dohod, včetně zvážení přijetí společného přístupu;

- f) posuzuje možné oblasti pro další rozvoj této dohody, včetně doporučování změn této dohody, a
- g) rozhoduje o novém závazném jazykovém znění této dohody v případě přistoupení nových členských států EU k této dohodě.

5. Doporučení a rozhodnutí se přijímají na základě konsenzu mezi Uníí a jejími členskými státy na jedné straně a všemi členskými státy ASEAN jednajícími společně na straně druhé. Rozhodnutí přijatá smíšeným výborem jsou pro strany závazná.

ČLÁNEK 24

Provádění

1. Žádné ustanovení této dohody nelze vykládat tak, že přiznává práva nebo ukládá povinnosti, které mohou být přímo uplatňovány státními příslušníky jedné strany před soudy nebo rozhodčími soudy jakékoli strany.
2. Strany přijmou veškerá příslušná opatření, ať již všeobecná, či specifická, s cílem zajistit plnění závazků vyplývajících z této dohody.
3. Při výkonu svých práv podle této dohody přijmou strany opatření vhodná a přiměřená svým příslušným cílům.
4. Strany se zdrží jakýchkoli opatření, která by mohla ohrozit dosažení cílů této dohody.
5. Každá strana odpovídá na svém území za řádné prosazování této dohody.
6. Každá strana poskytne druhé straně v souladu s platnými právními a správními předpisy příslušných stran veškeré nezbytné informace a pomoc v případě šetření možných porušení, které tato druhá strana provádí v souladu s touto dohodou.
7. Tato dohoda nebrání konzultacím a diskusím mezi příslušnými orgány stran mimo smíšený výbor, a to i v oblasti rozvoje letecké dopravy, ochrany před protiprávními činy, bezpečnosti, životního prostředí, sociální politiky, uspořádání letového provozu, letecké infrastruktury, otázek hospodářské soutěže a ochrany spotřebitele. Strany informují smíšený výbor o výsledku takových konzultací a diskusí, jež mohou mít dopad na výklad nebo uplatňování této dohody.

8. Pokud se v této dohodě odkazuje na spolupráci mezi stranami, usilují strany o nalezení společného východiska pro společné akce za účelem dalšího rozvoje této dohody nebo zlepšení jejího fungování v dotčených oblastech na základě vzájemného souhlasu.

ČLÁNEK 25

Řešení sporů a rozhodčí řízení

1. Aniž jsou dotčeny články 5 a 8, může jedna nebo více stran při jakémkoli sporu o uplatňování nebo výklad této dohody využít mechanismu řešení sporů stanoveného v tomto článku.

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

3. a) Pokud:

i) smíšený výbor záležitost neprojednal do dvou (2) měsíců ode dne obdržení žádosti uvedené v odstavci 2 tohoto článku nebo do data, na němž se strany dohodly, nebo

ii) spor není vyřešen do šesti (6) měsíců od uvedené žádosti,

může být spor na základě dohody dotčených stran postoupen k rozhodnutí určité osobě nebo subjektu.

b) Pokud dotčené strany nemohou dosáhnout vzájemné dohody o postoupení sporu k rozhodnutí určité osobě nebo subjektu, předloží se spor na žádost kterékoli ze stran k rozhodčímu řízení v souladu s tímto článkem.

4. Aniž jsou dotčeny odstavce 2 a 3 tohoto článku, pokud strana přistoupila k zamítnutí, zrušení, pozastavení, podmínění nebo omezení provozního oprávnění nebo technických povolení leteckého dopravce jiné strany nebo k jinému zamítnutí, pozastavení, podmínění nebo omezení provozu leteckého dopravce uvedené jiné strany, může být spor okamžitě předán k rozhodnutí určité osobě nebo subjektu nebo předložen k rozhodčímu řízení. Příslušné lhůty uvedené v odstavcích 10, 11 a 12 tohoto článku se zkrátí na polovinu.

5. Žádost o rozhodčí řízení podává písemně jedna nebo více stran (pro účely tohoto článku společně jen „žalující strana“) dotčené smluvní straně nebo stranám (pro účely tohoto článku dále společně jen „žalovaná strana“). Žalující strana ve své žádosti předloží záležitosti, které mají být vyřešeny, popíše dotčené opatření a vysvětlí důvody, proč se domnívá, že takové opatření není v souladu s touto dohodou.

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

- a) Ve lhůtě dvaceti (20) dnů ode dne přijetí žádosti o rozhodčí řízení jmenují žalující strana i žalovaná strana jednoho rozhodce. Do třiceti (30) dnů ode dne jmenování těchto dvou rozhodců jmenuje žalující strana a žalovaná strana vzájemnou dohodou třetího rozhodce, který vykonává funkci předsedy rozhodčího soudu.
- b) Pokud žalující strana nebo žalovaná strana rozhodce nejmenuje nebo pokud není jmenován třetí rozhodce v souladu s odst. 6 písm. a), může buď žalující, nebo žalovaná strana požádat předsedu Rady ICAO, aby jmenoval potřebného rozhodce nebo potřebné rozhodce do třiceti (30) dnů ode dne obdržení uvedené žádosti. Pokud je předseda Rady ICAO státním příslušníkem členského státu ASEAN nebo členského státu EU, provede jmenování služebně nejstarší místopředseda Rady, který není státním příslušníkem členského státu ASEAN nebo členského státu EU.

7. Dnem ustavení rozhodčího soudu je den, kdy poslední ze tří (3) rozhodců přijme své jmenování.

8. Řízení se řídí jednacím řádem přijatým smíšeným výborem na jeho prvním zasedání s výhradou ustanovení tohoto článku a v souladu s čl. 23 odst. 4 písm. b) a odst. 5. Dokud smíšený výbor nepřijme jednací řád, stanoví rozhodčí soud vlastní procesní pravidla.

9. Na žádost žalující strany nebo žalované strany může rozhodčí soud až do svého konečného rozhodnutí nařídit přijetí prozatímních nápravných opatření, včetně změny nebo pozastavení opatření přijatých žalující stranou nebo žalovanou stranou podle této dohody.

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

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

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

13. Kromě okolností uvedených v odstavci 4 tohoto článku se příslušné lhůty uvedené v odstavcích 10, 11 a 12 tohoto článku zkrátí na polovinu:

- a) na žádost žalující strany nebo žalované strany, pokud rozhodčí soud rozhodne, že se jedná o naléhavý případ, do deseti (10) dnů od jeho ustavení, nebo
- b) pokud s tím žalující strana a žalovaná strana souhlasí.

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

15. Pokud rozhodčí soud rozhodne, že došlo k porušení této dohody a že strana, u níž bylo zjištěno, že tuto dohodu porušuje, nekoná v souladu s konečným nálezn rozhodčího soudu nebo se s druhou stranou nedokáže dohodnout na vzájemně uspokojivém řešení do čtyřiceti (40) dnů ode dne vydání konečného nálezu rozhodčího soudu, může druhá strana pozastavit uplatňování srovnatelných výhod vyplývajících z této dohody do doby, než se strana, která se dopustila porušení, podřídí konečnému nálezu rozhodčího soudu nebo než se žalující strana a žalovaná strana dohodnou na vzájemně uspokojivém řešení.

ČLÁNEK 26

Vztah k jiným dohodám

1. S výhradou odstavců 2 a 7 tohoto článku se po dobu platnosti této dohody mezi stranami pozastaví jakákoli dřívější dohoda nebo ujednání o leteckých službách mezi členským státem EU a členským státem ASEAN nebo mezi Unií a členským státem ASEAN.

2. Aniž je dotčen odstavec 1 tohoto článku, ustanovení dřívější dohody nebo ujednání o leteckých službách mezi členským státem EU a členským státem ASEAN týkající se záležitostí, na něž se vztahují články 3, 4, 10 a 13, se nadále použijí jako předmět této dohody, jsou-li pro dotčené letecké dopravce příznivější. Všechna práva a výhody, jichž požívají letečtí dopravci dotčeného členského státu EU v souladu s uvedenými ustanoveními, se přiznají všem leteckým dopravcům Unie.

3. Pro účely odstavce 2 tohoto článku se veškeré rozdíly ve výkladu nejprve řeší konzultacemi mezi dotčenými stranami a teprve poté jsou ke konzultacím předloženy smíšenému výboru. Není-li záležitost vyřešena prostřednictvím smíšeného výboru, může být řešena prostřednictvím mechanismu řešení sporů stanoveného v článku 25.

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

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

6. Pokud strany přistoupí k mnohostranné dohodě nebo schválí rozhodnutí ICAO nebo jiné mezinárodní organizace, které se týká záležitostí, na něž se vztahuje tato dohoda, vedou ve smíšeném výboru podle článku 23 konzultace s cílem stanovit, zda by tato dohoda měla být změněna tak, aby tento vývoj zohledňovala.

7. Žádným ustanovením této dohody není dotčena platnost a uplatňování stávajících a budoucích dohod mezi členskými státy EU a členskými státy ASEAN, pokud jde o území pod jejich svrchovaností, která nejsou zahrnuta do definice „území“ v článku 2.

ČLÁNEK 27

Příloha

Příloha této dohody tvoří její nedílnou součást. Veškeré změny přílohy se provádějí v souladu s článkem 28.

ČLÁNEK 28

Změny

Strany mohou v rámci konzultací vedených podle článku 23 schválit jakoukoli změnu této dohody. Takové změny vstoupí v platnost v souladu s postupem stanoveným v článku 33.

ČLÁNEK 29

Vypovězení dohody

1. Tuto dohodu může vypovědět Unie a její členské státy nebo všechny členské státy ASEAN jednající společně písemným oznámením Evropské unii nebo případně generálnímu tajemníkovi sdružení ASEAN. Vypovězení dohody nabývá účinku osmnáct (18) měsíců ode dne, kdy generální tajemník sdružení ASEAN nebo Evropská unie oznámení obdrží.
2. V případě, že členský stát vystoupí z Unie nebo ze sdružení ASEAN, přestane se tato dohoda na tento stát vztahovat podle článku 32 s účinkem ode dne, kdy jeho vystoupení z Unie nebo sdružení ASEAN nabude účinku.

ČLÁNEK 30

Registrace dohody

Tuto dohodu a veškeré její změny zaregistruje u ICAO generální tajemník sdružení ASEAN po jejím vstupu v platnost.

ČLÁNEK 31

Přistoupení nových členských států Evropské unie

1. Tato dohoda je otevřena pro přistoupení státům, které se staly členskými státy Unie po dni jejího podpisu.
2. Přistoupení členského státu EU k této dohodě se uskuteční uložením listiny o přistoupení k této dohodě u Evropské unie, která oznámí stranám a generálnímu tajemníkovi sdružení ASEAN uložení listiny o přistoupení a datum jejího uložení. Přistoupení daného členského státu EU nabude účinnosti patnáctým (15.) dnem po dni uložení listiny o přistoupení.
3. Ustanovení čl. 26 odst. 1, 2, 3 a 7 se použijí obdobně na stávající dohody a ujednání, které existují v okamžiku přistoupení členského státu EU k této dohodě.

ČLÁNEK 32

Územní působnost

Tato dohoda se vztahuje na jedné straně na území Unie a na straně druhé na území členských států ASEAN, jak je vymezeno v čl. 2 odst. 1 písm. z).

ČLÁNEK 33

Vstup v platnost

1. Tato dohoda podléhá ratifikaci, přijetí nebo schválení v souladu s příslušnými postupy jednotlivých stran.
2. Generální tajemník sdružení ASEAN písemně oznámí Evropské unii, že příslušné postupy ratifikace, přijetí nebo schválení členskými státy ASEAN byly dokončeny. Evropská unie písemně oznámí generálnímu tajemníkovi sdružení ASEAN, že příslušné postupy ratifikace, přijetí nebo schválení Uníí a jejími členskými státy byly dokončeny.
3. S výhradou článku N vstupuje tato dohoda v platnost třicet (30) dnů po dni obdržení posledního písemného oznámení uvedeného v odstavci 2 tohoto článku.

ČLÁNEK 34

Závazná znění

1. Tato dohoda je sepsána ve dvou vyhotoveních v jazyce anglickém, bulharském, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, chorvatském, italském, irském, litevském, lotyšském, maďarském, maltském, německém, nizozemském, polském, portugalském, rumunském, řeckém, slovenském, slovinském, španělském a švédském, přičemž všechna znění mají stejnou platnost.
2. V případě rozdílů mezi jazykovými verzemi rozhodne smíšený výbor o jazyce textu, který má být použit.
3. Jedno vyhotovení dohody včetně všech jejích změn bude uloženo u generálního tajemníka sdružení ASEAN, který neprodleně poskytne jeho ověřený opis každému členskému státu ASEAN. Druhé vyhotovení dohody včetně všech jejích změn bude uloženo u Evropské unie.

Na DŮKAZ ČEHOŽ níže podepsaní řádně zplnomocnění zástupci podepsali tuto dohodu ve dvou vyhotoveních v [...] dne [...] roku [...].

Za Belgické království:
Za Bulharskou republiku:
Za Českou republiku:
Za Dánské království:
Za Německou spolkovou republiku:
Za Estonskou republiku:
Za Irsko:
Za Řeckou republiku:
Za Španělské království:
Za Francouzskou republiku:
Za Chorvatskou republiku:
Za Italskou republiku:
Za Kyprskou republiku:
Za Lotyšskou republiku:
Za Litevskou republiku:
Za Lucemburské velkovévodství:
Za Maďarsko:
Za Republiku Malta:
Za Nizozemské království:
Za Rakouskou republiku:
Za Polskou republiku:
Za Portugalskou republiku:
Za Rumunsko:
Za Republiku Slovinsko:
Za Slovenskou republiku:
Za Finskou republiku:
Za Švédské království:
Za Evropskou unii:

Za vládu Bruneje Darussalam:
Za vládu Kambodžského království:
Za vládu Indonéské republiky:
Za vládu Laoské lidově demokratické republiky:
Za vládu Malajsie:
Za vládu Republiky Myanmarový svaz:
Za vládu Filipínské republiky:
Za vládu Singapurské republiky:
Za vládu Thajského království:
Za vládu Vietnamské socialistické republiky:

ČLÁNEK A **Seznam tras**

1. Bez ohledu na čl. 3 odst. 1 a 2 a s výhradou vnitrostátních právních předpisů Indonésie se místy v Indonésii pro provozování osobní a kombinované letecké dopravy mezi Indonésií a Uníí rozumí Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan a Surabaya.

2. Pokud:

- a) dohoda o leteckých službách mezi členskými státy ASEAN, nebo
- b) dohoda o leteckých službách mezi členskými státy ASEAN společně a jakoukoli jinou zemí

umožňuje dopravcům provozovat osobní a kombinovanou leteckou dopravu do jiných míst v Indonésii než Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan a Surabaya, rozumí se místy v Indonésii rovněž uvedená jiná místa.

3. Pro účely čl. 10 odst. 12 se v případě Indonésie práva na vnitrostátní společné označování linek uplatňují prostřednictvím míst uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku na jakákoli jiná místa v Indonésii a naopak.

ČLÁNEK B **Přepravní práva**

Bez ohledu na čl. 3 odst. 2 se použijí tato ustanovení:

- a) Udělení přepravních práv páté svobody podle čl. 3 odst. 3 písm. f) leteckému dopravci z Unie za účelem provozování osobní a kombinované dopravy mezi místy v Myanmaru a místy v rámci ASEAN nabývá účinku dnem 1. července 2024.
- b) Udělení přepravních práv páté svobody podle čl. 3 odst. 3 písm. e) leteckému dopravci Myanmaru za účelem provozování osobní a kombinované dopravy mezi místy v Unii nabývá účinku dnem 1. července 2024.
- c) Udělení přepravních práv páté svobody podle čl. 3 odst. 3 písm. f) leteckému dopravci z Unie k provozování osobní a kombinované dopravy mezi místy v Unii a místy ve Vietnamu do míst mimo ASEAN se provádí pouze na trasách, které nejsou provozovány leteckým dopravcem Vietnamu.
- d) Udělení přepravních práv páté svobody podle čl. 3 odst. 3 písm. e) leteckému dopravci Vietnamu k provozování osobní a kombinované dopravy mezi místy ve Vietnamu a místy v Unii do míst mimo Unii se uděluje pouze na trasách, které nejsou provozovány leteckým dopravcem Unie.

ČLÁNEK C **Práva na mezipřistání**

1. Bez ohledu na čl. 3 odst. 6 písm. f) nabývá uplatnění vlastních práv na mezipřistání leteckými dopravci Unie při dopravě do míst s více než jedním letištěm v rámci téhož členského státu ASEAN účinku dva (2) roky poté, co byla tato práva přidělena v dohodě o leteckých službách mezi členskými státy ASEAN. Uplatnění práv na mezipřistání při dopravě do míst s více než jedním letištěm v rámci téhož členského státu EU leteckými dopravci členských států ASEAN nabývá účinku ke stejnému datu.

2. Do té doby každá strana příznivě zváží žádosti leteckých dopravců druhé strany o provádění vlastních mezipřistání při dopravě do míst s více než jedním letištěm v rámci téhož členského státu ASEAN nebo členského státu EU na dodatečném dvoustranném základě, pokud tato práva ještě nejsou k dispozici.

ČLÁNEK D

Určení leteckých dopravců

1. Bez ohledu na čl. 4 odst. 1 mohou Indonésie, Myanmar, Filipíny a Vietnam zachovat požadavek na určení leteckých dopravců stanovený v jejich vnitrostátních právních předpisech ke dni podpisu této dohody.

2. Pro účely odstavce 1 tohoto článku se má za to, že zveřejnění „seznamu leteckých dopravců EU, kteří jsou držiteli platné provozní licence“, Unii splňuje v případě dopravců zařazených na tento seznam tyto vnitrostátní požadavky na určení, pokud je uvedený seznam snadno zpřístupněn příslušným orgánům uvedených členských států ASEAN elektronickými prostředky.

3. Indonésie, Myanmar, Filipíny a Vietnam se vynasnaží uvedené požadavky na určení odstranit při nejbližší možné příležitosti a uvědomí o tom smíšený výbor.

ČLÁNEK E

Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Aby se předešlo pochybnostem, strany potvrzují, že čl. 8 odst. 2 písm. a) a b) pouze stanoví povinnost stran přijmout nebo zachovat právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže a zřídit nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž, který bude prosazovat tyto právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže. Strany rovněž potvrzují, že tato dohoda neomezuje nezávislé fungování uvedených orgánů pro hospodářskou soutěž. Rozhodnutí těchto orgánů pro hospodářskou soutěž nepodléhají mechanismu řešení sporů podle článku 25.

2. Strana tedy může usilovat o nápravu v souvislosti s čl. 8 odst. 2 písm. a) a b) pouze tehdy, pokud jiná strana nezachovává právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže nebo funkčně nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž, který účinně vymáhá její právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže. Ustanovení čl. 8 odst. 2 písm. a) a b) nelze vykládat tak, že napadá rozhodnutí nebo rozsudky, které orgán pro hospodářskou soutěž, soudy nebo rozhodčí soudy strany přijaly za účelem prosazování právních předpisů strany v oblasti hospodářské soutěže.

3. Bez ohledu na čl. 25 odst. 1 se mechanismus řešení sporů v uvedeném článku nepoužije na spory týkající se uplatňování nebo výkladu článku 8, které vzniknou před 1. lednem 2025.

ČLÁNEK F

Provozní plány, programy a letové řády

1. Aniž je dotčen článek 3 a čl. 10 odst. 11 a 12, a bez ohledu na čl. 10 odst. 7, mohou Kambodža, Indonésie, Laoská lidově demokratická republika, Malajsie, Myanmar, Filipíny, Thajsko a Vietnam zachovat postupy existující v jejich vnitrostátních právních a správních předpisech ke dni podpisu této dohody, pokud jde o schvalování provozních plánů, programů a letových řádů, včetně informací o službách provozovaných na základě ujednání o marketingové spolupráci, stanovených leteckými dopravci Unie v zájmu poskytování leteckých služeb do území a z území uvedených států.

2. Kambodža, Indonésie, Laoská lidově demokratická republika, Malajsie, Myanmar, Filipíny, Thajsko a Vietnam musí minimalizovat administrativní zátěž vyplývající z těchto požadavků a postupů. Schválení uvedených provozních plánů, programů a letových řádů se udělí do deseti (10) pracovních dnů ode dne obdržení žádosti leteckého dopravce, pokud letecký dopravce získal příslušná provozní oprávnění a technická povolení v souladu s článkem 4.

3. Kambodža, Indonésie, Laoská lidově demokratická republika, Malajsie, Myanmar, Filipíny, Thajsko a Vietnam usilují o co nejrychlejší odstranění uvedených postupů a uvědomí o tom smíšený výbor.

ČLÁNEK G

Prodej a místní výdaje

1. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 8 a 9, mohou Indonésie, Myanmar a Vietnam zachovat stávající požadavky ve svých vnitrostátních právních předpisech ke dni podpisu této dohody, pokud jde o používání jejich národních měn při prodeji dopravních a souvisejících služeb na domácím trhu a při platbě místních výdajů.

2. Indonésie, Myanmar a Vietnam usilují o co nejrychlejší odstranění uvedených požadavků a odpovídajícím způsobem uvědomí smíšený výbor.

ČLÁNEK H

Převod místních příjmů

1. Aby se předešlo pochybnostem, výraz „převod“ uvedený v čl. 10 odst. 10 písm. a) odkazuje v případě Filipín na jiné převody než ty, které jsou prováděné pobočkou zahraniční společnosti zabývající se obchodem nebo podnikáním na Filipínách.

2. Pokud jde o převod zisku pobočkou zahraniční korporace zabývající se obchodem nebo podnikáním na Filipínách, mají Filipíny právo vybírat daň z převodu zisku pobočky v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy, pokud není podle dohody o zamezení dvojího zdanění mezi Filipínami a zemí, v níž má zahraniční dopravce sídlo, dostupná nižší sazba nebo osvobození od daně.

3. Filipíny usilují o spolupráci s Unií na vytvoření společného rámce pro nakládání s převody leteckých dopravců Unie působících na Filipínách a odpovídajícím způsobem uvědomí smíšený výbor.

ČLÁNEK I

Tarify

1. Aniž je dotčen čl. 13 odst. 1, a bez ohledu na čl. 13 odst. 2, mohou Filipíny zachovat postupy existující v jejich vnitrostátních právních předpisech ke dni podpisu této dohody, pokud jde o schvalování tarifů stanovených leteckými dopravci Unie pro letecké služby do zemí a z území Filipín. Uvedené sazby se schválí do deseti (10) pracovních dnů po jejich podání.

2. Filipíny se snaží tyto postupy co nejdříve odstranit a odpovídajícím způsobem uvědomí smíšený výbor.

ČLÁNEK J

Úvěrové záruky

Ustanovení čl. 8 odst. 2 písm. d) se nepoužijí na subvence ve formě úvěrových záruk poskytnutých Vietnamem před podpisem této dohody a do skončení platnosti takových ujednání. Pokud by však tyto záruky vedly k vyplacení prostředků, provedou se tyto platby v souladu s čl. 8 odst. 3 písm. a) a b) v závislosti na případě.

ČLÁNEK K

Nediskriminace

1. Bez ohledu na článek D neposkytují členské státy ASEAN uvedené v těchto člácích leteckým dopravcům Unie méně příznivé zacházení, než jaké poskytují leteckým dopravcům kterékoli jiné země, pokud jde o určení leteckých dopravců.

2. Bez ohledu na články F, G a I neposkytují členské státy ASEAN uvedené v těchto člancích leteckým dopravcům Unie méně příznivé zacházení, než jaké poskytují svým vlastním leteckým dopravcům nebo leteckým dopravcům kterékoli jiné země, podle toho, co je příznivější, pokud jde o schvalování provozních plánů, programů a letových řádů, prodeje, místních výdajů a tarifů.

ČLÁNEK L

Počítačové rezervační systémy

Členskými státy ASEAN uvedenými v čl. 21 odst. 5 jsou v době podpisu této dohody Indonésie, Malajsie, Filipíny, Thajsko a Vietnam.

ČLÁNEK M

Reciprocita

Pokud podle článků D, F, G a I členský stát ASEAN požaduje určení leteckých dopravců Unie, uplatňuje na letecké dopravce Unie vnitrostátní postupy pro předchozí schválení provozních plánů, programů a letových řádů, ujednání o marketingové spolupráci nebo tarifů, nebo uplatňuje na letecké dopravce Unie vnitrostátní požadavky týkající se měny, která má být použita při určitých transakcích, pak je Unie oprávněna ukládat leteckým dopravcům daného členského státu ASEAN stejná nebo rovnocenná opatření.

ČLÁNEK N

Vstup v platnost pro Malajsi

1. Aniž je dotčen článek 33, je-li Malajsie jediným členským státem ASEAN, který nepředložil generálnímu tajemníkovi sdružení ASEAN potvrzení o dokončení svých postupů ratifikace, přijetí nebo schválení této dohody:

- a) generální tajemník sdružení ASEAN může Evropské unii poskytnout písemné oznámení potvrzující, že všechny členské státy ASEAN kromě Malajsie dokončily své příslušné postupy ratifikace, přijetí nebo schválení této dohody;
- b) tato dohoda vstupuje v platnost v souladu s čl. 33 odst. 3 pro Unii a její členské státy a pro všechny členské státy ASEAN s výjimkou Malajsie a
- c) dohoda poté vstoupí v platnost pro Malajsi třicet (30) dnů ode dne dalšího písemného oznámení generálního tajemníka sdružení ASEAN Evropské unii potvrzujícího, že Malajsie dokončila své postupy ratifikace, přijetí nebo schválení této dohody.

2. Po podpisu této dohody a do jejího vstupu v platnost pro Malajsi:

- a) jakékoli dřívější dohody nebo ujednání o leteckých službách mezi členskými státy EU a Malajsií a mezi Uníí a Malajsií, které byly podepsány nebo uzavřeny před podpisem dohody, zůstávají v platnosti a nebudou změněny a
- b) mezi členskými státy EU a Malajsií ani mezi Uníí a Malajsií se neuzavírají žádné nové dohody nebo ujednání o leteckých službách, s výjimkou případů, kdy je za výjimečných okolností třeba reagovat na omezené a naléhavé potřeby, a to aniž jsou dotčeny jejich příslušné vnitrostátní právní předpisy. Unie nebo dotčený členský stát EU informují ostatní strany o všech takových nových dohodách nebo ujednáních o leteckých službách.

ČLÁNEK O Hodnocení pokroku

Smíšený výbor každoročně přezkoumá, jakého pokroku bylo dosaženo při provádění článků této přílohy na základě zprávy dotčených členských států ASEAN.