

DOHODA O LETECKÉ DOPRAVĚ

SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ, dále jen „Spojené státy“, na jedné straně

a

RAKOUSKÁ REPUBLIKA,

BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ,

BULHARSKÁ REPUBLIKA,

KYPERSKÁ REPUBLIKA,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

ESTONSKÁ REPUBLIKA,

FINSKÁ REPUBLIKA,

FRANCOUZSKÁ REPUBLIKA,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO,

ŘECKÁ REPUBLIKA,

MAĎARSKÁ REPUBLIKA,

IRSKO,

ITALSKÁ REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITEVSKÁ REPUBLIKA,

LUCEMBURSKÉ VELKOVÉVODSTVÍ,

MALTA,

NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

POLSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

RUMUNSKO,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

REPUBLIKA SLOVINSKO,

ŠPANĚLSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

ŠVÉDSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ VELKÉ BRITÁNIE A SEVERNÍHO IRSKA,

jako strany Smlouvy o založení Evropského společenství a jako členské státy Evropské unie, dále jen „členské státy“,

a EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ na straně druhé,

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

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

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

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

PŘEJÍCE SI zajistit nejvyšší stupeň bezpečnosti a ochrany v mezinárodní letecké dopravě a znovu zdůrazňující své vážné obavy z činů či hrozeb namířených proti ochraně letadla, které ohrožují bezpečnost osob či majetku, mají negativní vliv na provoz letecké dopravy a podkopávají důvěru veřejnosti v bezpečnost civilního letectví;

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

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

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

BEROUCE NA VĚDOMÍ význam ochrany spotřebitelů, včetně ochrany poskytované Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsanou v Montrealu dne 28. května 1999;

HODLAJÍCE vycházet z rámce stávajících dohod s cílem otevřít přístup na trhy a maximalizovat výhody pro spotřebitele, letecké dopravce, pracovníky a společnost na obou stranách Atlantského oceánu;

UZNÁVAJÍCE význam zlepšení přístupu svých leteckých dopravců ke světovým kapitálovým trhům s cílem posílit hospodářskou soutěž a podpořit cíle této dohody;

HODLAJÍCE vytvořit precedent celosvětového významu pro podporu výhod liberalizace v tomto klíčovém hospodářském odvětví,

SE DOHODLY TAKTO:

3) „úmluvou“ Úmluva o mezinárodním civilním letectví, otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944, jež zahrnuje

Článek 1

Definice

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

1) „dohodou“ tato dohoda, její přílohy, dodatek k ní a všechny jejich změny;

2) „leteckou dopravou“ přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty, odděleně nebo v kombinaci, poskytovaná veřejnosti za úplatu nebo nájemně;

a) všechny změny, které vstoupily v platnost podle čl. 94 písm. a) úmluvy a byly ratifikovány Spojenými státy i členskými státy nebo členskými státy dotčenými v dané záležitosti,

a

b) všechny přílohy nebo jejich změny přijaté podle článku 90 úmluvy, pokud je tato příloha či změna v dané době účinná pro Spojené státy i členský stát nebo členské státy dotčené v dané záležitosti;

- 4) „úplnými náklady“ náklady na poskytnutí služby plus přiměřený poplatek za administrativní režijní náklady;
- 5) „mezinárodní leteckou dopravou“ letecká doprava, která využívá vzdušný prostor nad územím více než jednoho státu;
- 6) „stranou“ Spojené státy nebo Evropské společenství a jeho členské státy;
- 7) „cenou“ tarif, sazba nebo poplatek za přepravu cestujících, zavazadel nebo nákladu (kromě pošty) leteckou dopravou, včetně případné pozemní dopravy ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou, účtovaný leteckými dopravci a jejich zástupci, jakož i podmínky upravující použitelnost takového tarifu, sazby nebo poplatku;
- 8) „přistáním pro neobchodní účely“ přistání za jakýmkoli jiným účelem, než je nástup nebo výstup cestujících anebo nakládka nebo vykládka zavazadel, nákladu nebo pošty v letecké dopravě;
- 9) „územím“ pro Spojené státy pevnina (kontinentální a ostrovní), vnitřní vody a teritoriální vody, spadající pod jejich svrchovanost nebo jurisdikci, a pro Evropské společenství a jeho členské státy pevnina (kontinentální a ostrovní), vnitřní vody a teritoriální vody, na něž se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství za podmínek v ní stanovených a jakýkoli nástroj, který ji nahrazuje; tato dohoda se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoj Španělského království a Spojeného království ve sporu o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází, a pokud jde o trvalý pozastavení leteckých opatření Evropského společenství pro letiště Gibraltar platných dne 18. září 2006 mezi členskými státy v souladu s prohlášením ministrů o letišti Gibraltar, dohodnutým 18. září 2006 v Córdobě,

a

- 10) „poplatkem za užívání“ poplatek uložený leteckým dopravcům za použití letiště, letištního zařízení na ochranu životního prostředí, leteckých navigačních zařízení, prostředků nebo služeb na ochranu letectví před protiprávními činy, včetně souvisejících služeb a zařízení.

Článek 2

Spravedlivé a rovné příležitosti

Každá strana umožní leteckým dopravcům obou stran při poskytování služeb mezinárodní letecké dopravy upravené touto dohodou spravedlivé a rovné příležitosti v hospodářské soutěži.

Článek 3

Udělení práv

1. Každá strana uděluje druhé straně tato práva pro výkon mezinárodní letecké dopravy leteckými dopravci druhé strany:

- a) právo přelétat nad jeho územím bez přistání;
- b) právo přistávat na jeho území pro neobchodní účely;
- c) právo vykonávat mezinárodní leteckou dopravu mezi místy na těchto trasách:
 - i) u leteckých dopravců Spojených států (dále jen „letečtí dopravci USA“) z míst ležících mimo Spojené státy přes Spojené státy a mezilehlá místa do jakéhokoli místa nebo míst v jakémkoli členském státě nebo státech a za nimi; a u služeb určených pouze k přepravě nákladu mezi jakýmkoli členským státem a jakýmkoli místem nebo místy (včetně míst v dalších členských státech),
 - ii) u leteckých dopravců Evropského společenství a jeho členských států (dále jen „letečtí dopravci Společenství“) z míst ležících mimo členské státy přes členské státy a mezilehlá místa do jakéhokoli místa nebo míst ve Spojených státech a za nimi; u služeb určených pouze k přepravě nákladu mezi Spojenými státy a jakýmkoli místem nebo místy; a u kombinovaných služeb mezi jakýmkoli místem nebo místy ve Spojených státech a jakýmkoli místem nebo místy jakéhokoli členu společného evropského leteckého prostoru (dále jen „ECAA“) ke dni podepsání této dohody,
- a
- d) práva jinak stanovená v této dohodě.

2. Každý letecký dopravce může na jakémkoli letu nebo na všech letech podle vlastního uvážení

- a) provozovat lety v jednom směru nebo obou směrech;
- b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozování jednoho letadla;
- c) obsluhovat místa před, mezilehlá místa a místa za i místa na územích stran, a to v jakékoli kombinaci a pořadí;
- d) vynechat přistání na jakémkoli místě nebo místech;
- e) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo na jakémkoli místě;

- f) obsluhovat místa před jakýmkoli místem na svém území se změnou nebo bez změny letadla nebo čísla letu, nabízet veřejnosti tyto služby a propagovat je jako přímé služby;
- g) provádět mezipřistání na jakýchkoli místech na území jedné ze stran i mimo ně;
- h) vykonávat tranzitní dopravu přes území druhé strany
 - a
- i) kombinovat přepravu ve stejném letadle bez ohledu na to, kde tato přeprava začíná;

bez omezení směru nebo zeměpisného omezení a bez ztráty jakéhokoli práva na výkon jiné dopravy povolené podle této dohody.

3. Odstavec 1 tohoto článku se použije po splnění těchto požadavků:

- a) u leteckých dopravců USA, s výjimkou služeb určených pouze k přepravě nákladu, je doprava součástí služby obsluhující Spojené státy
 - a
- b) u leteckých dopravců Společenství, s výjimkou i) služeb určených pouze k přepravě nákladu a ii) kombinovaných služeb mezi Spojenými státy a jakýmkoli členem ECAA ke dni podpisu této dohody, je doprava součástí služby obsluhující členský stát.

4. Každá strana umožní každému leteckému dopravci určit na základě zvážení obchodní situace na trhu frekvenci a kapacitu mezinárodní letecké dopravy, kterou nabídne. V souladu s tímto právem neomezí žádná strana jednostranně objem dopravy, frekvenci nebo pravidelnost služby, typ nebo typy letadel provozovaných leteckými dopravci druhé strany, ani nevyžaduje registraci letových řádů, programů nepravidelných letů nebo provozních plánů leteckými dopravci druhé strany, s výjimkou požadavků z celních, technických, provozních či ekologických (v souladu s článkem 15) důvodů na základě jednotných podmínek v souladu s článkem 15 úmluvy.

5. Kterýkoli letecký dopravce může vykonávat mezinárodní leteckou dopravu bez jakýchkoli omezení týkajících se změny, v libovolném místě, typu a počtu provozovaných letadel, za předpokladu, že a) u leteckých dopravců USA, s výjimkou služeb určených pouze k přepravě nákladu, je doprava součástí služby obsluhující Spojené státy a b) u leteckých dopravců Společenství, s výjimkou i) služeb určených pouze k přepravě nákladu a ii) kombinovaných služeb mezi Spojenými státy a členskými státy ECAA ke dni podpisu této dohody, je doprava součástí služby obsluhující členský stát.

6. Žádné ustanovení této dohody nelze vykládat tak, že uděluje

- a) leteckému dopravci USA právo na území jakéhokoli členského státu brát na palubu cestující, zavazadla, náklad nebo poštu, kteří jsou přepravováni za úplaty a cestují na jiné místo na území uvedeného členského státu nebo jsou pro takové místo určeny;
- b) leteckému dopravci Společenství právo brát na území Spojených států na palubu cestující, zavazadla, náklad nebo poštu, kteří jsou přepravováni za úplaty a cestují na jiné místo na území Spojených států nebo jsou pro takové místo určeny.

7. Přístup leteckých dopravců Společenství k dopravě na zakázku vlády Spojených států se řídí přílohou 3.

Článek 4

Oprávnění

Po obdržení žádosti od leteckého dopravce jedné strany ve formě a způsobem, které jsou předepsány pro provozní oprávnění a technická povolení, udělí druhá strana příslušná oprávnění a povolení s minimálním procesním zpožděním za předpokladu, že

- a) u leteckého dopravce USA podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého dopravce náleží Spojeným státům, státním příslušníkům USA nebo oběma a letecký dopravce je držitelem licence leteckého dopravce USA a má hlavní místo své obchodní činnosti na území USA;
- b) u leteckého dopravce Společenství podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého dopravce náleží členskému státu nebo členským státům, státním příslušníkům tohoto státu nebo těchto států nebo oběma a letecký dopravce je držitelem licence leteckého dopravce Společenství a má hlavní místo své obchodní činnosti na území Evropského společenství;
- c) letecký dopravce splňuje podmínky stanovené právními předpisy, které strana posuzující žádost nebo žádosti běžně uplatňuje na provoz mezinárodní letecké dopravy,
 - a
- d) jsou dodržovány a prováděny článek 8 (Bezpečnost) a článek 9 (Ochrana).

Článek 5

Zrušení oprávnění

1. Každá strana může zrušit, pozastavit nebo omezit provozní oprávnění nebo technická povolení nebo jiným způsobem pozastavit či omezit provoz leteckého dopravce druhé strany, pokud

- a) v případě leteckého dopravce USA podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého dopravce nenáleží Spojeným státům, státním příslušníkům USA ani oběma nebo letecký dopravce není držitelem licence leteckého dopravce USA nebo nemá hlavní místo své obchodní činnosti na území USA;
- b) v případě leteckého dopravce Společenství podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého dopravce nenáleží členskému státu nebo členským státům, státním příslušníkům tohoto státu nebo těchto států ani oběma nebo letecký dopravce není držitelem licence leteckého dopravce Společenství nebo nemá hlavní místo své obchodní činnosti na území Evropského společenství

nebo

- c) uvedený letecký dopravce neplní požadavky právních předpisů uvedených v článku 7 (Uplatňování právních předpisů) této dohody.

2. Pokud není nutné provést okamžité opatření k zabránění dalšímu porušování odst. 1 písm. c) tohoto článku, uplatňují se práva stanovená tímto článkem teprve po konzultaci s druhou stranou.

3. Tento článek neomezuje práva žádné strany odebrat, zrušit nebo omezit provozní oprávnění nebo technické povolení leteckého dopravce nebo leteckých dopravců druhé strany anebo stanovit podmínky v této souvislosti v souladu s článkem 8 (Bezpečnost) nebo článkem 9 (Ochrana).

Článek 6

Další záležitosti související s vlastnictvím, investicemi a kontrolou

Bez ohledu na jakékoli další ustanovení této dohody provádějí strany přílohu 4 ve svých rozhodnutích podle svých právních předpisů týkajících se vlastnictví, investic a kontroly.

Článek 7

Uplatňování právních předpisů

1. Právní předpisy jedné strany, které se týkají vstupu letadel vykonávajících mezinárodní leteckou dopravu na její území nebo odletu z něj nebo provozu a navigace těchto letadel během

pobytu na jejím území, se použijí pro letadla leteckého dopravce druhé strany a musí být těmito letadly při příletu na území první strany, odletu z něj a pobytu na něm dodržovány.

2. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm a při jeho opuštění musí cestující, posádka a náklad leteckého dopravce druhé strany, nebo jejich jménem, dodržovat právní předpisy platné na tomto území, které upravují vstup cestujících, posádky nebo nákladu nacházejících se v letadle na toto území nebo jeho opuštění (včetně předpisů týkajících se vstupu, odbavení, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel a karantény nebo poštovních předpisů v případě pošty).

Článek 8

Bezpečnost

1. Příslušné orgány stran uznají pro účely provozování letecké dopravy podle této dohody platnost osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o způsobilosti a licencí vydaných nebo schválených druhou stranou a nadále platných za předpokladu, že požadavky na tato osvědčení nebo licence jsou alespoň rovnocenné minimálním normám, které mohou být stanoveny podle úmluvy. Příslušné orgány však mohou pro účely letu nad územím svého vlastního státu odmítnout uznat za platná osvědčení o způsobilosti a licence udělené nebo schválené těmito jinými orgány svým vlastním státním příslušníkům.

2. Příslušné orgány jedné strany mohou požádat o konzultace jiné příslušné orgány ohledně bezpečnostních norem používaných uvedenými orgány, které se týkají leteckých zařízení, posádek letadel, letadel a činnosti leteckých dopravců, nad nimiž vykonávají dohled. Tyto konzultace se uskuteční do 45 dnů od podání žádosti, pokud není dohodnuto jinak. Pokud po těchto konzultacích žádající příslušné orgány shledají, že uvedené orgány neuplatňují a neprovádějí účinným způsobem bezpečnostní normy a požadavky v těchto oblastech, jež jsou alespoň rovnocenné minimálním normám, které mohou být stanoveny podle úmluvy, oznámí žádající příslušné orgány uvedeným orgánům tato zjištění a kroky považované za nutné k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito minimálními normami, a uvedené orgány přijmou náležitá nápravná opatření. Žádající příslušné orgány si vyhrazují právo odmítnout vydat, zrušit nebo omezit provozní oprávnění nebo technické povolení leteckého dopravce nebo leteckých dopravců, nad kterými vykonávají uvedené orgány dohled v oblasti bezpečnosti, jestliže uvedené orgány nepřijmou náležitá nápravná opatření v přiměřené době, a přijmout neprodleně opatření vůči tomuto leteckému dopravci nebo leteckým dopravcům, pokud je to důležité pro to, aby se zabránilo dalšímu neplnění povinnosti uplatňovat a dodržovat výše uvedené normy a požadavky, což má za následek bezprostřední ohrožení bezpečnosti letů.

3. Evropská komise současně obdrží všechny žádosti a oznámení podle tohoto článku.

4. Tento článek nebrání příslušným orgánům stran vést diskusi o bezpečnosti, týkající se rovněž běžného používání bezpečnostních norem a požadavků nebo mimořádných událostí, které se mohou vyskytnout.

Článek 9

Ochrana

1. V souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva strany znovu potvrzují svou vzájemnou povinnost chránit civilní letectví před protiprávními činy jako nedílnou součástí této dohody. Aniž je omezena obecná platnost jejich práv a povinností podle mezinárodního práva, jednají strany v souladu zejména s těmito dohodami: Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsaná v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsaná v Haagu dne 16. prosince 1970, Úmluva o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsaná v Montrealu dne 23. září 1971, a Protokol o potlačení protiprávních činů násilí na letišťích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaný v Montrealu dne 24. února 1988.

2. Strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc, aby čelily jakékoli hrozbě pro ochranu civilního letectví, včetně zabránění protiprávnímu zmocnění se civilních letadel a jiným protiprávní činnostem ohrožujícím bezpečnost těchto letadel, jejich cestujících, posádky, letišť a leteckých navigačních zařízení.

3. Strany postupují ve vzájemných vztazích v souladu s normami ochrany letectví před protiprávními činy a příslušnými doporučenými postupy stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označenými jako přílohy úmluvy; 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 jednali v souladu s těmito předpisy pro ochranu letectví před protiprávními činy.

4. Každá strana zabezpečí na svém území přijetí účinných opatření k ochraně letadel a ke kontrole cestujících, posádky, jejich zavazadel a příručních zavazadel, jakož i nákladu a palubních zásob před nástupem nebo nakládkou a během něj; a dále zajistí, aby byla tato opatření upravována s cílem čelit zvýšeným

hrozbám pro ochranu civilního letectví. Strany souhlasí s dodržováním bezpečnostních ustanovení vyžadovaných druhou stranou při odletu z území uvedené druhé strany a pobytu na něm. Každá strana vstřícně posoudí jakýkoli požadavek druhé strany na zvláštní bezpečnostní opatření v případě konkrétní hrozby.

5. Při plném zohlednění a vzájemném respektu svrchovanosti druhé strany může každá ze stran přijmout bezpečnostní opatření pro vstup na své území. Pokud je to možné, zohlední uvedená strana bezpečnostní opatření, která již druhá strana uplatňuje, a také její případné názory. Každá strana však uznává, že tento článek neomezuje možnost strany odmítnout vstup jakéhokoli letu nebo letů, které považuje za hrozbu pro svoji bezpečnost, na své území.

6. Strana může přijmout mimořádná opatření, včetně změn platných ustanovení, v reakci na konkrétní bezpečnostní hrozbu. Tato opatření se ihned oznámí příslušným orgánům druhé strany.

7. Strany zdůrazňují význam práce na dosažení vzájemné slučitelnosti postupů a norem jako prostředku zlepšení ochrany letecké dopravy a minimalizace rozdílů v právních předpisech. K tomuto účelu strany plně využijí a rozvinou stávající diskusní kanály o současných a navrhovaných bezpečnostních opatřeních. Strany očekávají, že tyto rozhovory věnují pozornost mimo jiné novým bezpečnostním opatřením navrhovaným nebo zvažovaným druhou stranou, včetně revize bezpečnostních opatření vyvolaných změnou okolností; opatřením navrhovaným jednou stranou ke splnění bezpečnostních požadavků druhé strany; možnostem rychlejšího přizpůsobení norem s ohledem na opatření týkající se ochrany letectví před protiprávními činy; a slučitelnosti požadavků jedné strany s povinnostmi vyplývajícími z právních předpisů druhé strany. Tyto rozhovory by měly sloužit jako podpora včasného oznamování a předběžného projednání nových bezpečnostních iniciativ a požadavků.

8. Aniž je dotčena potřeba přijmout okamžitá opatření k zajištění ochrany dopravy, 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.

9. V případě výskytu nebo hrozby výskytu protiprávního zmocnění se letadel nebo jiných protiprávních činů ohrožujících bezpečnost cestujících, posádky, letadel, letišť nebo leteckých navigačních zařízení si strany poskytují vzájemnou pomoc usnadněním komunikace a jinými vhodnými opatřeními zaměřenými na rychlé a bezpečné ukončení této události nebo hrozby jejího výskytu.

10. Má-li některá strana oprávněné důvody se domnívat, že se druhá strana odchýlila od ustanovení o ochraně letectví před protiprávními činy podle tohoto článku, mohou její příslušné orgány požádat o okamžité konzultace s příslušnými orgány druhé strany. Nedosažení uspokojivé dohody do patnácti dnů ode dne podání žádosti je důvodem k odmítnutí vydání, zrušení nebo omezení provozního oprávnění a technických povolení leteckého dopravce nebo leteckých dopravců druhé strany anebo stanovení souvisejících podmínek. Vyžaduje-li to mimořádná situace, může kterákoli strana přijmout prozatímní opatření před uplynutím patnácti dnů.

11. Nezávisle na hodnocení letiště, které se provádí s cílem zajistit soulad s normami na ochranu letectví před protiprávními činy a postupy uvedenými v odstavci 3 tohoto článku, může každá strana požádat o spolupráci druhé strany v rámci hodnocení, zda konkrétní bezpečnostní opatření používané druhou stranou splňují požadavky žádající strany. Příslušné orgány obou stran stanoví společně v předstihu letiště, která mají být podrobena hodnocení, jakož i termíny jeho provedení, a stanoví postup přijímání opatření na základě výsledků tohoto hodnocení. Žádající strana může se zřetelem na výsledky hodnocení rozhodnout, že se na území druhé strany používají bezpečnostní opatření rovnocenné úrovně, v důsledku čehož mohou být transferová cestující, zavazadla nebo náklad vyloučeni z opakované kontroly na území žádající strany. Toto rozhodnutí se sdělí druhé straně.

Článek 10

Obchodní příležitosti

1. Letečtí dopravci každé strany mají právo zřídit kanceláře na území druhé strany za účelem propagace a prodeje služeb letecké dopravy a souvisejících činností.

2. Letečtí dopravci každé ze stran jsou oprávněni, v souladu s právními předpisy druhé strany týkajícími se vstupu, pobytu a zaměstnávání, přivést a udržovat na území druhé strany vlastní řídicí, obchodní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný pro podporu poskytování letecké dopravy.

3. a) Aniž je dotčeno písmeno b), pokud jde o pozemní odbavování na území druhé strany, má každý letecký dopravce právo

i) vykonávat vlastní pozemní odbavování („odba-
vování vlastními silami“) nebo podle vlastní volby,

ii) svěřit pozemní odbavování zcela nebo zčásti
dodavateli vybranému z okruhu soutěžících doda-
vatelů, mají-li tito dodavatelé přístup na trh na
základě právních předpisů příslušné strany
a jsou-li na tomto trhu přítomni.

b) Práva podle písm. a) bodů i) a ii) podléhají pouze zvláštním omezením týkajícím se dostupného prostoru nebo kapacity, která vyplývají z potřeby zajistit bezpečný provoz letiště. Pokud tato omezení vylučují odbavování vlastními silami a neexistuje účinná hospodářská soutěž mezi dodavateli poskytujícími služby pozemního odbavování, musí být všechny tyto služby zpřístupněny na rovném a přiměřeném základě všem leteckým dopravcům; ceny těchto služeb nesmějí přesáhnout jejich celkové náklady včetně přiměřené návratnosti aktiv po odpisech.

4. Letečtí dopravci každé strany mohou provádět prodej služeb letecké dopravy na území druhé strany přímo nebo, dle svého uvážení, prostřednictvím svých obchodních zástupců nebo jiných prostředníků, které jmenují. Každý letecký dopravce má právo prodávat tyto dopravní služby a každá osoba má právo jejich nákupu v místní měně nebo ve volně směnitelných měnách.

5. Každý letecký dopravce má právo přepočítat a převádět přebytek příjmů nad místními výdaji z území druhé strany do státu, ve kterém má sídlo, a pokud to není v rozporu s obecně platnými právními předpisy, do jiné země nebo zemí podle svého výběru. Přepočet a převod se povolují neprodleně bez omezení a bez zdanění ve směnném kursu platném pro běžné transakce a převody ke dni, kdy dopravce podá první žádost o provedení převodu.

6. Letečtí dopravci každé strany mají právo platit místní výdaje, včetně zakoupení paliva, na území druhé strany v místní měně. Letečtí dopravci každé strany mohou dle svého uvážení platit tyto výdaje na území druhé strany ve volně směnitelných měnách, v souladu s měnovými předpisy platnými na daném území.

7. V zájmu poskytování či nabízení služeb podle této dohody mohou letečtí dopravci obou stran uzavírat ujednání o marketingové spolupráci v oblastech, jako je ujednání o nákupu vyhrazené kapacity míst nebo ujednání o společném označování linek,

a) s kterýmkoli leteckým dopravcem či leteckými dopravci stran;

b) s kterýmkoli leteckým dopravcem či leteckými dopravci třetí země

a

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

za předpokladu, že i) všechny strany těchto ujednání mají náležité povolení a ii) ujednání splňují podmínky stanovené právními předpisy, které strany běžně uplatňují ve vztahu k poskytování nebo nabízení služeb mezinárodní letecké dopravy.

8. Letečtí dopravci každé strany jsou oprávněni uzavírat ujednání o udělení licence (franchising) nebo o nákupu značky (branding) se společnostmi, včetně leteckých dopravců, druhé strany nebo třetích zemí, pokud tito letečtí dopravci mají náležité povolení a splňují podmínky stanovené právními předpisy, které strany na tato ujednání běžně uplatňují. Tato ujednání se řídí přílohou 5.

9. Letečtí dopravci každé strany mohou uzavřít ujednání o poskytování letadel s posádkou pro mezinárodní leteckou dopravu

a) s kterýmkoli leteckým dopravcem nebo leteckými dopravci stran

a

b) s kterýmkoli leteckým dopravcem nebo leteckými dopravci třetí země

za předpokladu, že všechny strany těchto ujednání mají náležité povolení a splňují podmínky stanovené právními předpisy, které strany na tato ujednání běžně uplatňují. Žádná strana nepožaduje po leteckém dopravci druhé strany, který poskytuje letadla, aby vlastnil přepravní práva podle této dohody na trasy, na kterých budou letadla provozována.

10. Bez ohledu na jakákoli jiná ustanovení této dohody mají letečtí dopravci a nepřímí poskytovatelé nákladní dopravy obou stran právo bez omezení používat ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou veškeré prostředky povrchové nákladní dopravy do jakýchkoli míst nebo z nich na území stran nebo do třetích zemí, včetně dopravy na všechna letiště s celními úřady nebo z nich, zahrnující rovněž případně právo přepravovat náklad pod celním dohledem, při dodržení platných právních předpisů. Tento náklad, bez ohledu na to zda se přepravuje pozemní nebo vzdušnou cestou, má přístup k celním úřadům a celnímu odbavení na letišti. Letečtí dopravci si mohou zvolit, zda budou provozovat svou vlastní povrchovou dopravu, nebo ji zajišťovat prostřednictvím uzavření dohod s jinými povrchovými dopravci, včetně povrchové dopravy provozované jinými leteckými dopravci a nepřímými poskytovateli letecké nákladní dopravy. Tyto intermodální nákladní služby mohou být nabízeny za jednu celkovou cenu zahrnující kombinovanou leteckou a povrchovou dopravu za předpokladu, že zasilatelé jsou náležitě informováni o podmínkách takové dopravy.

Článek 11

Cla a poplatky

1. Letadla provozovaná v mezinárodní letecké dopravě leteckými dopravci druhé strany a jejich běžné vybavení, pozemní vybavení, palivo, maziva, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly (včetně motorů), palubní zásoby (včetně, mimo jiné, potravin, alkoholických a nealkoholických nápojů, tabáku a v omezeném množství jiných výrobků určených pro prodej nebo k použití cestujícími po dobu letu) a jiné věci určené či používané výhradně pro provoz či údržbu letadla v mezinárodní letecké dopravě jsou na základě vzájemnosti při příletu na území druhé strany osvobozeny od všech dovozních omezení, daní z majetku, kapitálových poplatků, cla, spotřebních daní a podobných poplatků, které a) ukládají vnitrostátní orgány nebo Evropské společenství a b) které nevycházejí z nákladů na poskytované služby, za předpokladu, že tyto vybavení a zásoby zůstávají na palubě letadla.

2. Na základě vzájemnosti jsou od daní, dávek, cel a jiných poplatků uvedených v odstavci 1 tohoto článku, s výjimkou poplatků, které vycházejí z nákladů na poskytované služby, rovněž osvobozeny

a) palubní zásoby přivezené nebo dodané na území jedné ze stran, naložené na palubu a určené v přiměřeném množství pro použití v odlétávajících letadlech leteckého dopravce druhé strany provozovaných v mezinárodní letecké dopravě, i když mají být tyto zásoby spotřebovány během části letu prováděného nad územím strany, v které byly naloženy na palubu;

b) pozemní vybavení a náhradní díly (včetně motorů) přivezené na území strany za účelem servisu, údržby nebo opravy letadla provozovaného v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany;

c) palivo, maziva a spotřebitelný technický materiál přivezené nebo dodané na území jedné ze stran určené pro použití v letadle leteckého dopravce druhé strany provozovaném v mezinárodní letecké dopravě, i když mají být tyto zásoby spotřebovány během části letu prováděného nad územím strany, v které byly naloženy na palubu,

a

d) tiskoviny, podle celních předpisů každé strany, přivezené nebo dodané na území jedné ze stran, naložené na palubu a určené k použití v odlétávajících letadlech leteckého dopravce druhé strany provozovaných v mezinárodní letecké dopravě, i když mají být tyto zásoby spotřebovány během části letu prováděného nad územím strany, v které byly naloženy na palubu.

3. Vybavení a zásoby uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku mohou na žádost podléhat doзору nebo kontrole náležitých orgánů.

4. Osвобоzení stanovená tímto článkem se rovněž uplatňují v případě, že letecký dopravce jedné strany uzavře s jiným leteckým dopravcem, který rovněž využívá obdobných osvobození udělených druhou stranou, smlouvu o zapůjčení nebo převodu věcí uvedených v odstavci 1 a 2 tohoto článku na území druhé strany.

5. Žádné ustanovení této dohody nebrání žádné straně uložit daně, dávky, cla či poplatky za zboží prodávané za účelem jiným, než je spotřeba cestujícími na palubě na úseku letecké služby mezi dvěma místy na jejich území, na kterých je povolen nástup do letadla a výstup z něj.

6. V případě, že dva nebo více členských států plánují zříci se osvobození podle čl. 14 písm. b) směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003 vztahujícího se na palivo dodávané na jejich územích letadlům leteckých dopravců USA pro lety mezi těmito členskými státy, projedná tuto záležitost smíšený výbor podle čl. 18 odst. 4 písm. e).

7. Každá strana může jménem svého leteckého dopravce nebo leteckých dopravců požádat druhou stranu o pomoc při zabezpečení osvobození od daní, cel a poplatků uložených ústředními a územními orgány veřejné moci a správy na zboží uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku a za podmínek popsaných v tomto článku od poplatků za dodávku paliv, s výjimkou případů, kdy tyto poplatky vycházejí z nákladů za poskytované služby. V případě takové žádosti sdělí druhá strana příslušnému orgánu nebo útvaru státní správy stanovisko žádající strany a vyzve k jeho náležitému zohlednění.

Článek 12

Poplatky za užívání

1. Poplatky za užívání, které mohou být uloženy příslušnými orgány nebo subjekty ukládajícími poplatky každé strany leteckým dopravcům druhé strany, musí být spravedlivé, přiměřené, nesmí být neodůvodněně diskriminační a musí být rovnoměrně rozvržené mezi kategorie uživatelů. V žádném případě nesmí být podmínky těchto poplatků uložených leteckým dopravcům druhé strany méně výhodné, než jsou nejvýhodnější podmínky přiznané jakémukoli jinému leteckému dopravci v okamžiku vyměření těchto poplatků.

2. Poplatky za užívání uložené leteckým dopravcům druhé strany mohou odrážet celkové náklady příslušných orgánů nebo subjektů ukládajících poplatky v souvislosti s poskytováním příslušných letištních zařízení a služeb, letištního zařízení na ochranu životního prostředí, leteckých navigačních zařízení a prostředků nebo služeb na ochranu letectví před protiprávními

činy na letišti nebo v rámci systému letišť, ale nesmějí je překračovat. Tyto poplatky mohou zohledňovat přiměřenou návratnost aktiv po odpisech. Objekty a služby, za jejichž používání jsou vybírány poplatky, musí být poskytovány efektivním a hospodárným způsobem.

3. Každá strana podporuje konzultace mezi příslušnými orgány nebo subjekty ukládajícími poplatky na svém území a leteckými dopravci využívajícími služby a objekty a vybízí příslušné orgány nebo subjekty ukládající poplatky a letecké dopravce k výměně informací nezbytných pro podrobné přezkoumání přiměřenosti poplatků v souladu se zásadami odstavců 1 a 2 tohoto článku. Každá strana vybízí příslušné orgány ukládající poplatky, aby poskytly včas uživatelům informace o každém návrhu na změny poplatků za užívání a umožnily jim vyjádřit své stanovisko před provedením těchto změn.

4. S ohledem na postupy řešení sporů podle článku 19 se má za to, že kterákoli ze stran porušila tento článek, pouze pokud a) nepřezkoumá v přiměřené lhůtě poplatek nebo postup, který je předmětem stížnosti druhé strany, nebo b) po takovém přezkoumání nečiní v rámci své pravomoci veškeré kroky k nápravě poplatku nebo postupu, který je v rozporu s tímto článkem.

Článek 13

Stanovení cen

1. Ceny služeb letecké dopravy provozované v souladu s touto dohodou se stanoví svobodně a nepodléhají schválení ani předchozímu oznámení.

2. Bez ohledu na odstavec 1:

a) Zavedení nebo zachování ceny, kterou navrhuje nebo účtuje letecký dopravce USA za mezinárodní leteckou dopravu mezi místem v jednom členském státě a místem v jiném členském státě, musí být v souladu s čl. 1 odst. 3 nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 nebo následným nařízením, které není více omezující.

b) Na základě tohoto odstavce poskytnou letečtí dopravci obou stran příslušným orgánům stran na jejich žádost okamžitý přístup k údajům o předchozích, současných a navržených cenách, a to způsobem a formou, které jsou pro tyto orgány přijatelné.

Článek 14

Státní subvence a podpora

1. Strany uznávají, že státní subvence a podpora mohou nepříznivě ovlivnit spravedlivé a rovné podmínky umožňující leteckým dopravcům soutěžit při poskytování mezinárodní letecké dopravy, která je upravena touto dohodou.

2. Domnívá-li se jedna ze stran, že by státní subvence nebo podpora zvažovaná či poskytnutá druhou stranou jejím leteckým dopravcům nepříznivě ovlivnila nebo nepříznivě ovlivňuje spravedlivé a rovné podmínky hospodářské soutěže pro letecké dopravce první strany, může předložit druhé straně připomínky. Může dále požádat o svolání smíšeného výboru podle článku 18 s cílem posoudit tuto otázku a vypracovat vhodné řešení v případě, že se zjistí oprávněnost předložených připomínek.

3. Každá strana se může obrátit na příslušné subjekty státní správy na území druhé strany, včetně subjektů na celostátní, regionální nebo místní úrovni, jestliže se domnívá, že subvence nebo podpora zvažovaná nebo poskytovaná těmito subjekty nepříznivě ovlivní hospodářskou soutěž způsobem uvedeným v odstavci 2. Pokud se strana rozhodne navázat tento přímý styk, neprodleně o tom diplomatickou cestou uvědomí druhou stranu. Může také požádat o svolání smíšeného výboru.

4. Mezi záležitosti řešené podle tohoto článku mohou patřit například kapitálové dotace, vzájemné subvencování, podpory, záruky, vlastnictví, daňové úlevy nebo osvobození od daně poskytované jakýmkoli státním subjektem.

Článek 15

Životní prostředí

1. Strany uznávají význam ochrany životního prostředí při rozvoji a provádění politiky mezinárodního letectví. Strany uznávají, že při tvorbě politiky mezinárodního letectví musí být náklady a přínosy opatření na ochranu životního prostředí pečlivě zvažovány.

2. Pokud jedna ze stran zvažuje navržená opatření v oblasti životního prostředí, měla by vyhodnotit možné nepříznivé dopady na výkon práv obsažených v této dohodě, a pokud jsou tato opatření přijata, měla by přijmout vhodné kroky ke zmírnění těchto nepříznivých dopadů.

3. Při stanovení opatření na ochranu životního prostředí musí být dodržovány normy ochrany životního prostředí v letectví přijaté Mezinárodní organizací pro civilní letectví a uvedené v přílohách úmluvy, s výjimkou případů, v kterých byly oznámeny rozdíly. Strany přijímají opatření na ochranu životního prostředí, která mají vliv na letecké služby podle této dohody, v souladu s článkem 2 a čl. 3 odst. 4 této dohody.

4. Pokud se jedna strana domnívá, že určitá záležitost týkající se ochrany životního prostředí v letectví vzbuzuje obavy z hlediska uplatňování nebo provádění této dohody, může požádat o svolání smíšeného výboru podle článku 18 s cílem posoudit tuto otázku a vypracovat vhodná řešení v případě, že se zjistí oprávněnost těchto obav.

Článek 16

Ochrana spotřebitele

Strany potvrzují význam ochrany spotřebitele a každá strana může požádat o svolání smíšeného výboru s cílem projednat otázky týkající se ochrany spotřebitele, které považuje za závažné.

Článek 17

Počítačové rezervační systémy

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

2. Žádná strana na svém území neuloží ani nedovolí ukládat prodejcům počítačových rezervačních systémů druhé strany přísnější požadavky týkající se prezentace informací počítačovými rezervačními systémy (včetně parametrů editace a zobrazení), činnosti, postupů, prodeje nebo vlastnictví než ty, které platí pro její vlastní prodejce počítačových rezervačních systémů.

3. Vlastníci nebo provozovatelé počítačových rezervačních systémů jedné strany, kteří splňují příslušné právní požadavky druhé strany, mají stejné právo vlastnit počítačové rezervační systémy na území druhé strany jako vlastníci nebo provozovatelé této druhé strany.

Článek 18

Smíšený výbor

1. Smíšený výbor složený ze zástupců stran zasedá alespoň jednou ročně, aby projednal otázky týkající se této dohody a přezkoumal její provádění.

2. Každá strana může rovněž požádat o svolání zasedání smíšeného výboru za účelem vyřešení otázek týkajících se výkladu nebo uplatňování této dohody. S ohledem na článek 20 nebo přílohu 2 však může smíšený výbor posuzovat pouze otázky, které se týkají pouze odmítnutí některého z účastníků provést přijaté závazky a dopadu rozhodnutí v oblasti hospodářské soutěže na uplatňování této dohody. Uvedené zasedání se musí konat co nejdříve, nejpozději však 60 dnů ode dne přijetí žádosti, pokud není dohodnuto jinak.

3. Nejpozději při prvním výročním zasedání a poté podle potřeby přezkoumá smíšený výbor celkové provádění této dohody, včetně případného dopadu omezení v oblasti infrastruktury letecké dopravy na výkon práv uvedených v článku 3, účinky bezpečnostních opatření přijatých podle článku 9, vliv na podmínky hospodářské soutěže, včetně oblasti počítačových rezervačních systémů, a případné sociální důsledky provádění této dohody.

4. Smíšený výbor rovněž přispívá k prohloubení spolupráce prostřednictvím

- a) podpory odborné výměny názorů na nové iniciativy a projekty v oblasti právní úpravy, včetně v oblastech ochrany, bezpečnosti, životního prostředí, infrastruktury letecké dopravy (včetně volných letištních časů) a ochrany spotřebitele;
- b) posuzování sociálních důsledků provádění dohody a vypracování vhodných řešení v případě obav, které se zjistí jako oprávněné;
- c) posuzování možných oblastí pro další rozvoj dohody, včetně doporučení změn dohody;
- d) vedení soupisu otázek týkajících se státních subvencí nebo podpory oznámených stranami ve smíšeném výboru;
- e) přijímání rozhodnutí na základě vzájemné dohody týkajících se všech záležitostí souvisejících s uplatňováním čl. 11 odst. 6;
- f) vypracování, do jednoho roku od začátku prozatímního provádění, přístupů k regulativním zjištěním ohledně způsobilosti a státní příslušnosti leteckého dopravce s cílem dosáhnout vzájemného uznání takových zjištění;
- g) vypracování společného výkladu kritérií používaných stranami při přijímání jejich rozhodnutí v případech týkajících se vlastnické kontroly leteckých dopravců, a to v rozsahu odpovídajícím požadavkům na zachování důvěrnosti;
- h) podpory případných konzultací k otázkám letecké dopravy, jimiž se zabývají mezinárodní organizace, a ve vztazích se třetími zeměmi, včetně zvážení, zda přijmout společný přístup;
- i) přijímání rozhodnutí na základě vzájemné dohody uvedených v čl. 1 odst. 3 přílohy 4 a čl. 2 odst. 3 přílohy 4.

5. Strany mají společný cíl dosáhnout co největšího přínosu pro spotřebitele, letecké dopravce, pracovníky a společnost na obou stranách Atlantského oceánu rozšířením této dohody na třetí strany. Za tímto účelem bude smíšený výbor pracovat na vytvoření návrhu týkajícího se podmínek a postupů, včetně všech nezbytných změn této dohody, jež budou potřebné pro přistoupení třetích zemí k této dohodě.

6. Smíšený výbor přijímá rozhodnutí na základě vzájemné dohody.

Článek 19

Rozhodčí řízení

1. Všechny spory týkající se uplatňování nebo výkladu této dohody, kromě otázek podle článku 20 nebo přílohy 2, které nejsou vyřešeny na zasedání smíšeného výboru, mohou být na základě dohody stran postoupeny určité osobě nebo orgánu k rozhodnutí. Pokud se na tom strany nedohodnou, předloží se spor na žádost kterékoli strany k rozhodnutí v rozhodčím řízení v souladu s níže uvedeným postupem.

2. Pokud se strany nedohodnou jinak, vede rozhodčí řízení rozhodčí soud složený ze tří rozhodců, který se sestaví takto:

a) Do 20 dnů od obdržení žádosti o rozhodčí řízení jmenuje každá strana jednoho rozhodce. Do 45 dnů od jmenování obou rozhodců jmenují tyto rozhodci dohodou třetího rozhodce, který rozhodčímu soudu předsedá.

b) Pokud některá ze stran nejmenuje rozhodce nebo pokud není jmenován třetí rozhodce v souladu s písmenem a) tohoto odstavce, může každá strana požádat předsedu Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby jmenoval potřebného nebo potřebné rozhodce do 30 dnů od obdržení této žádosti. Pokud je předseda Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví státním příslušníkem Spojených států nebo jednoho z členských států, provede jmenování služebně nejstarší místopředseda této rady, který není z uvedeného důvodu vyloučen.

3. Není-li dohodnuto jinak, stanoví rozhodčí soud meze své pravomoci v souladu s touto dohodou a přijme svůj jednací řád. Na žádost jedné strany může rozhodčí soud po svém ustavení požádat druhou stranu o provedení předběžných opatření do konečného rozhodnutí rozhodčího soudu. Na pokyn rozhodčího soudu nebo na žádost některé strany se do 15 dnů od úplného ustavení rozhodčího soudu uskuteční konference s cílem přesně stanovit otázky, kterými se má rozhodčí soud zabývat, a zvláštní postupy, které má dodržovat.

4. Není-li dohodnuto nebo nenařídí-li rozhodčí soud jinak,

a) musí být žaloba podána do 30 dnů ode dne úplného ustavení rozhodčího soudu a žalobní odpověď do 40 dnů od podání žaloby. Případné odpovědi žalobce musí být předloženy do 15 dnů ode dne předložení žalobní odpovědi. Případné odpovědi žalovaného musí být předloženy do dalších 15 dnů;

b) na žádost jedné ze stran nebo z vlastního podnětu provede rozhodčí soud ústní jednání za účasti stran do 15 dnů od podání poslední odpovědi.

5. Rozhodčí soud se pokusí vydat písemný nález do 30 dnů po ukončení ústního jednání, nebo pokud se ústní jednání nekonalo, do 30 dnů od předložení poslední odpovědi. Rozhodčí soud rozhoduje většinou hlasů.

6. Strany mohou podat žádost o vysvětlení nálezu do 10 dnů od jeho vydání a všechna vysvětlení musí být poskytnuta do 15 dnů od této žádosti.

7. Pokud rozhodčí soud shledá, že tato dohoda byla porušena a odpovědná strana neprovádí nápravná opatření ani nedosáhla dohody o vzájemně uspokojivém řešení s druhou stranou do 40 dnů od vyhlášení rozhodčího nálezu, může druhá strana pozastavit srovnatelné výhody vyplývající z této dohody do doby, než strany dosáhnou dohody o vyřešení sporu. Tento odstavec nijak neomezuje práva obou stran přijímat přiměřená opatření v souladu s mezinárodním právem.

8. Strany se podílejí na nákladech rozhodčího soudu, včetně poplatků a výdajů rozhodců, rovným dílem. Všechny náklady předsedy Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví nebo místopředsedy této rady v souvislosti s postupy podle odst. 2 písm. b) tohoto článku se považují za součást nákladů rozhodčího soudu.

Článek 20

Hospodářská soutěž

1. Strany uznávají, že hospodářská soutěž mezi leteckými dopravci na trhu transatlantických letů je důležitá z hlediska dosažení cílů této dohody, a potvrzují, že své režimy hospodářské soutěže použijí na ochranu a zlepšení hospodářské soutěže jako celku, a nikoli jednotlivých soutěžitelů.

2. Strany uznávají, že v souvislosti s použitím jejich příslušných režimů hospodářské soutěže na mezinárodní leteckou dopravu mohou nastat rozdíly, které ovlivní trh transatlantických letů, a že minimalizace těchto rozdílů může podpořit hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci na tomto trhu.

3. Strany uznávají, že spolupráce mezi jejich příslušnými orgány v oblasti hospodářské soutěže slouží k podpoře hospodářské soutěže na trzích a může podpořit soulad výsledku uplatňování právních předpisů a minimalizovat rozdíly v přístupu orgánů k přezkumu dohod mezi leteckými dopravci z hlediska hospodářské soutěže, který provádějí. Strany proto podporují tuto spolupráci v rámci možností a s ohledem na rozdíly v působnosti, pravomocích a postupech orgánů v souladu s přílohou 2.

4. Smíšený výbor je každý rok informován o výsledcích spolupráce podle přílohy 2.

Článek 21

Druhá fáze jednání

1. Strany mají společný cíl, totiž pokračovat ve zpřístupňování trhů a v maximalizaci výhod pro spotřebitele, letecké dopravce, pracovníky a společnost na obou stranách Atlantského oceánu, včetně usnadnění investic, v zájmu lepšího zohlednění reality celosvětového průmyslu letecké dopravy, posílení systému transatlantické letecké dopravy a vytvoření rámce, který podpoří další země v otevření svých vlastních trhů s leteckými službami. Strany zahájí jednání do 60 dnů od začátku prozatímního provádění této dohody s cílem urychleně přejít do další fáze.

2. Za tím účelem bude program pro druhou fázi jednání zahrnovat tyto body přednostního zájmu pro jednu nebo obě strany:

- a) další liberalizace přepravních práv;
 - b) další příležitosti pro zahraniční investice;
 - c) dopad environmentálních opatření a infrastrukturních omezení na výkon přepravních práv;
 - d) další přístup k letecké dopravě financované státem
- a
- e) poskytování letadel s posádkou.

3. Strany přezkoumají svůj pokrok ke druhé fázi dohody nejpozději osmnáct měsíců po dni, kdy mají být jednání podle odstavce 1 zahájena. Pokud strany nedosáhnou dohody v rámci druhé fáze jednání do dvanácti měsíců od zahájení přezkumu, vyhrazuje si každá strana právo pozastavit poté platnost práv stanovených v této dohodě. Toto pozastavení nevstoupí v platnost dříve, než je zahájeno provozní období Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA), které začíná nejdříve dvanáct měsíců ode dne oznámení pozastavení.

Článek 22

Vztah k jiným dohodám

1. Po dobu prozatímního provádění podle článku 25 této dohody se použitelnost dvoustranných dohod uvedených v oddíle 1 přílohy 1 pozastavuje, kromě ustanovení uvedených v oddíle 2 přílohy 1.

2. Ke dni vstupu této dohody v platnost podle článku 26 nahrazuje tato dohoda dvoustranné dohody uvedené v oddíle 1 přílohy 1, kromě ustanovení uvedených v oddíle 2 přílohy 1.

3. Pokud strany přistoupí k mnohostranné dohodě nebo schválí rozhodnutí Mezinárodní organizace pro civilní letectví nebo jiné mezinárodní organizace, které se týká záležitostí, na něž se vztahuje tato dohoda, vedou ve smíšeném výboru konzultace s cílem stanovit, zda by tato dohoda měla být revidována ke zohlednění tohoto vývoje.

Článek 23

Vypovězení dohody

Každá strana může kdykoli písemně oznámit diplomatickou cestou druhé straně své rozhodnutí vypovědět tuto dohodu. Toto oznámení se současně zasílá Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO). Platnost této dohody končí o půlnoci času GMT na konci provozního období Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA), které platí jeden rok ode dne písemného oznámení o vypovězení dohody, pokud není toto oznámení vzato zpět na základě dohody mezi stranami před uplynutím tohoto období.

Článek 24

Registrace u Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)

Tato dohoda a všechny její změny se registrují u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 25

Prozatímní provádění

S výhradou vstupu v platnost podle článku 26

- 1) se strany dohodly uplatňovat tuto dohodu ode dne 30. března 2008;
- 2) každá strana může kdykoli zaslat diplomatickou cestou druhé straně písemné oznámení o rozhodnutí o ukončení uplatňování této dohody. V tom případě končí uplatňování této dohody o půlnoci času GMT na konci provozního období Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA), které platí jeden rok ode dne písemného oznámení, pokud není toto oznámení vzato zpět na základě dohody stran před koncem tohoto období.

Článek 26

Vstup v platnost

Tato dohoda vstupuje v platnost jeden měsíc po dni poslední doručené nóty v rámci výměny diplomatických nót mezi stranami, jíž se potvrzuje, že byly dokončeny všechny nezbytné postupy pro vstup této dohody v platnost. Pro účely této výměny nót zašlou Spojené státy Evropskému společenství diplomatickou nótu Evropskému společenství a jeho členským státům a Evropské společenství zašle Spojeným státům diplomatickou nótu nebo nóty Evropského společenství a jeho členských států. Diplomatická nóta nebo nóty Evropského společenství a jeho členských států obsahují sdělení každého členského státu, jímž se potvrzuje, že byly ukončeny všechny nezbytné postupy pro vstup této dohody v platnost.

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

V Bruselu dne dvacátého pátého dubna 2007 a ve Washingtonu třicátého dubna 2007 ve dvou vyhotoveních.

За Република България



Pour le Royaume de Belgique

Voor het Koninkrijk België

Für das Königreich Belgien



Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française

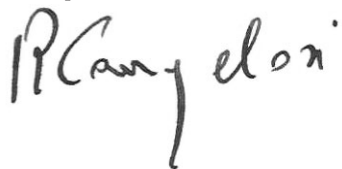


Thar cheann Na hÉireann

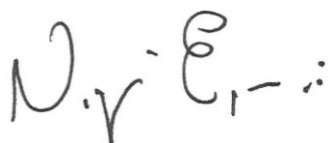
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



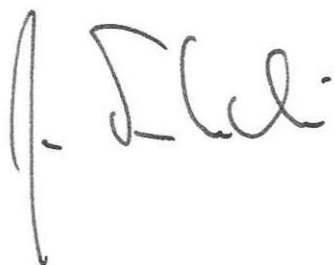
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



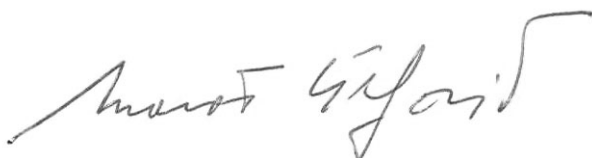
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku




Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



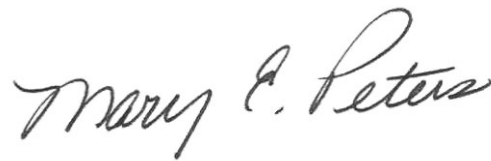
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност
 For the European Community
 Por la Comunidad Europea
 Za Evropské společenství
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Euroopa Ühenduse nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Eiropas Kopienas vārdā
 Europos bendrijos vardu
 az Európai Közösség részéről
 Ghall-Komunità Ewropea
 Voor de Europese Gemeenschap
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej
 Pela Comunidade Europeia
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar




For the United States of America

PŘÍLOHA 1

Oddíl 1

Podle článku 22 této dohody pozstavuje tato dohoda použitelnost těchto dvoustranných dohod mezi Spojenými státy a členskými státy nebo je nahrazuje:

- a) Rakouská republika: Dohoda o leteckých službách, podepsaná ve Vídni dne 16. března 1989; změněná dne 14. června 1995.
- b) Belgické království: Dohoda o letecké dopravě, uskutečněná výměnou nót ve Washingtonu dne 23. října 1980; změněná dne 22. září a 12. listopadu 1986; změněná dne 5. listopadu 1993 a dne 12. ledna 1994.

(Změna schválená dne 5. září 1995 (prozatímně prováděná).)

- c) Bulharská republika: Dohoda o bezpečnosti civilního letectví, podepsaná v Sofii dne 24. dubna 1991.
- d) Česká republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Praze dne 10. září 1996; změněná dne 4. června 2001 a dne 14. února 2002.
- e) Dánské království: Dohoda o službách letecké dopravy, uskutečněná výměnou nót ve Washingtonu dne 16. prosince 1944; změněná dne 6. srpna 1954; změněná dne 16. června 1995.
- f) Finská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Helsinkách dne 29. března 1949; související protokol podepsaný dne 12. května 1980; dohoda, kterou se mění dohoda z roku 1949 a protokol z roku 1980, uzavřená dne 9. června 1995.
- g) Francouzská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná ve Washingtonu dne 18. června 1998; změněná dne 10. října 2000; změněná dne 22. ledna 2002.
- h) Spolková republika Německo: Dohoda o letecké dopravě a výměny nót, podepsaná ve Washingtonu dne 7. července 1955; změněná dne 25. dubna 1989.

(Související protokol uzavřený dne 1. listopadu 1978; související dohoda uzavřená dne 24. května 1994; protokol, kterým se mění dohoda z roku 1955, uzavřený dne 23. května 1996; dohoda, kterou se mění protokol z roku 1996, uzavřený dne 10. října 2000 (všechny prozatímně prováděné).)

- i) Řecká republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Aténách dne 31. července 1991; prodloužená do 31. července 2007 výměnou nót ze dne 22. a 28. června 2006.
- j) Maďarská republika: Dohoda o letecké dopravě a memorandum o porozumění, podepsané v Budapešti dne 12. července 1989; prodloužená do 12. července 2007 výměnou nót ze dnů 11. a 20. července 2006.
- k) Irsko: Dohoda o službách letecké dopravy, uskutečněná výměnou nót ve Washingtonu dne 3. února 1945; změněná dne 25. ledna 1988 a dne 29. září 1989; změněná dne 25. července a 6. září 1990.

(Memorandum o konzultacích podepsané ve Washingtonu dne 28. října 1993 (prozatímně prováděné).)

- l) Italská republika: Dohoda o letecké dopravě s memorandumem a výměnou nót, podepsaná v Římě dne 22. června 1970; změněná dne 25. října 1988; související memorandum o porozumění, podepsané dne 27. září 1990; změna dohody z roku 1970 a memoranda o porozumění z roku 1990 schválená dne 22. listopadu a 23. prosince 1991; změna dohody z roku 1970 a memoranda o porozumění z roku 1990 schválená dne 30. května a 21. října 1997; dohoda, kterou se doplňuje dohoda z roku 1970, uzavřená dne 30. prosince 1998 a 2. února 1999.

(Protokol, kterým se mění dohoda z roku 1970, uzavřený dne 6. prosince 1999 (prozatímně prováděný).)

- m) Lucemburské velkovévodství: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Lucemburku dne 19. srpna 1986; změněná dne 6. června 1995; změněná dne 13. a 21. července 1998.
- n) Malta: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná ve Washingtonu dne 12. října 2000.

- o) Nizozemské království: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná ve Washingtonu dne 3. dubna 1957; protokol, kterým se mění dohoda z roku 1957, uzavřený dne 31. března 1978; změna protokolu z roku 1978 schválená dne 11. června 1986; změna dohody z roku 1957 uzavřená dne 13. října a 22. prosince 1987; změna dohody z roku 1957 uzavřená dne 29. ledna a 13. března 1992; změna dohody z roku 1957 a protokolu z roku 1978, uzavřená dne 14. října 1992.
- p) Polská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 16. června 2001.
- q) Portugalská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Lisabonu dne 30. května 2000.
- r) Rumunsko: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná ve Washingtonu dne 15. července 1998.
- s) Slovenská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Bratislavě dne 22. ledna 2001.
- t) Španělské království: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Madridu dne 20. února 1973; související dohoda ze dnů 20. února, 31. března a 7. dubna 1987; změna dohody z roku 1973 uzavřená dne 31. května 1989; změna dohody z roku 1973 uzavřená dne 27. listopadu 1991.
- u) Švédské království: Dohoda o službách letecké dopravy, uskutečněná výměnou nót ve Washingtonu dne 16. prosince 1944; změněná dne 6. srpna 1954; změněná dne 16. června 1995.
- v) Spojené království Velké Británie a Severního Irsku: Dohoda o leteckých službách a výměna dopisů, podepsaná na Bermudách dne 23. července 1977; dohoda o leteckých tarifech pro lety nad severním Atlantickým oceánem, uzavřená dne 17. března 1978; dohoda, kterou se mění dohoda z roku 1977, uzavřená dne 25. dubna 1978; dohoda, kterou se mění a rozšiřuje dohoda z roku 1978 o leteckých tarifech pro lety nad severním Atlantickým oceánem, uzavřená dne 2. a 9. listopadu 1978; dohoda, kterou se mění dohoda z roku 1977, uzavřená dne 4. prosince 1980; dohoda, kterou se mění dohoda z roku 1977, uzavřená dne 20. února 1985; dohoda, kterou se mění článek 7, příloha 2 a příloha 5 dohody z roku 1977, uzavřená dne 25. května 1989; dohoda o změnách dohody z roku 1977, o ukončení rozhodčího řízení mezi USA a Spojeným královstvím o poplatcích za užívání infrastruktury letiště Heathrow a o žádosti o rozhodčí řízení podaná Spojeným královstvím prostřednictvím nóty jeho velvyslanectví č. 87 ze dne 13. října 1993 a vyřešení záležitostí, které byly předmětem tohoto řízení, uzavřená dne 11. března 1994; dohoda, kterou se mění dohoda z roku 1977, uzavřená dne 27. března 1997.

(Ujednání, prozatímně prováděná, obsažená v memorandu o konzultacích ze dne 11. září 1986; ujednání obsažená ve výměně dopisů ze dne 27. července 1990; ujednání obsažená v memorandu o konzultacích ze dne 11. března 1991; ujednání obsažená ve výměně dopisů ze dne 6. října 1994; ujednání obsažená v memorandu o konzultacích ze dne 5. června 1995; ujednání obsažená ve výměně dopisů ze dne 31. března a 3. dubna 2000 (všechna prozatímně prováděná).)

Oddíl 2

Bez ohledu na oddíl 1 této přílohy se v případě oblastí, které nejsou zahrnuty do definice „území“ v článku 1 této dohody, nadále použijí dohody uvedené v písmenech e) (Dánsko – Spojené státy), g) (Francie – Spojené státy) a v) (Spojené království – Spojené státy) uvedeného oddílu v souladu se svými podmínkami.

Oddíl 3

Bez ohledu na článek 3 této dohody nemají letečtí dopravci USA právo poskytovat služby určené pouze k přepravě nákladu, které nejsou součástí služby obsluhující Spojené státy, do míst nebo z míst v členských státech, s výjimkou letů do míst a z míst v České republice, Francouzské republice, Spolkové republice Německo, Lucemburském velkovévodství, na Maltě, v Polské republice, Portugalské republice a Slovenské republice.

Oddíl 4

Bez ohledu na ostatní ustanovení této dohody se tento oddíl použije na pravidelnou a nepravidelnou kombinovanou leteckou dopravu mezi Irskem a Spojenými státy s účinností od počátku zimního provozního období IATA 2006/07 do konce zimního provozního období IATA 2007/08.

- a) i) Každý letecký dopravce USA a Společenství může provozovat tři lety bez mezipřistání mezi Spojenými státy a Dublínem na každý let bez mezipřistání, který provozuje mezi Spojenými státy a Shannonem. Toto právo na lety bez mezipřistání do Dublinu je založeno na průměrném počtu letů během celého přechodného období zahrnujícího tři provozní období. Let se považuje za let bez mezipřistání do Dublinu nebo do Shannonu podle prvního místa přistání v Irsku nebo posledního místa odletu z Irsku.

- ii) Požadavek obsluhovat Shannon podle písm. a) bodu i) tohoto oddílu skončí, pokud letecký dopravce zahájí pravidelnou nebo nepravidelnou kombinovanou leteckou dopravu mezi Dublinem a Spojenými státy v kterémkoli směru, aniž by v přechodném období provozoval v průměru alespoň jeden let bez mezipřistání do Shannonu na každé tři lety bez mezipřistání do Dublinu.
 - b) V případě linek mezi Spojenými státy a Irskem mohou letečtí dopravci Společenství obsluhovat pouze Boston, New York, Chicago, Los Angeles a tři další místa ve Spojených státech, která se Spojeným státům oznámí v případě jejich výběru nebo změny. Tyto linky mohou být provozovány s mezipřistáním v jiných členských státech nebo třetích zemích.
 - c) Společné označování linek mezi Irskem a Spojenými státy se povoluje pouze přes jiná místa v Evropském společenství. Další ujednání o společném označování linek se budou posuzovat na základě zvyklostí a vzájemnosti.
-

PŘÍLOHA 2

o spolupráci v otázkách hospodářské soutěže v odvětví letecké dopravy

Článek 1

Spolupráci stanovenou v této příloze provádějí Ministerstvo dopravy Spojených států amerických a Komise Evropských společenství (dále jen „účastníci“) v souladu se svými funkcemi v otázkách hospodářské soutěže v odvětví letecké dopravy, které se týkají Spojených států a Evropského společenství.

Článek 2

Účel

Účelem této spolupráce je

- 1) zvýšit vzájemné porozumění při uplatňování právních předpisů, postupů a praxe účastníky v jejich režimech hospodářské soutěže s cílem podpořit hospodářskou soutěž v odvětví letecké dopravy;
- 2) usnadnit účastníkům pochopení vlivu vývoje situace v odvětví letecké dopravy na hospodářskou soutěž na mezinárodní trh letecké dopravy;
- 3) omezit potenciál pro spory mezi účastníky vyplývající z uplatňování jejich režimů hospodářské soutěže na dohody a jiná ujednání o spolupráci, které mají vliv na transatlantický trh;
- 4) podporovat slučitelné přístupy v oblasti právní úpravy dohod a jiných ujednání o spolupráci prostřednictvím lepšího porozumění metodám, analytickým postupům (včetně definice relevantního trhu nebo trhů a analýzy účinků hospodářské soutěže) a řešením problémů, které účastníci používají v rámci svých nezávislých přezkumů hospodářské soutěže.

Článek 3

Definice

Pro účely této přílohy se „režimem hospodářské soutěže“ rozumějí právní předpisy, postupy a praxe účastníků, které slouží k výkonu jejich funkcí při přezkumu dohod a jiných ujednání o spolupráci mezi leteckými dopravci na mezinárodním trhu. V případě Evropského společenství to zahrnuje kromě jiného články 81, 82 a 85 Smlouvy o založení Evropského společenství a prováděcí předpisy k nim na základě uvedené smlouvy, jakož i veškeré jejich změny. V případě ministerstva dopravy USA to zahrnuje mimo jiné oddíly 41308, 41309 a 41720 hlavy 49 Sbírký zákonů Spojených států amerických (United States Code) a prováděcí předpisy k nim a příslušné právní precedenty.

Článek 4

Oblasti spolupráce

S výhradou omezení v čl. 5 odst. 1 písm. a) a b) spolupráce mezi účastníky zahrnuje:

- 1) setkání zástupců účastníků, včetně odborníků na hospodářskou soutěž, která se konají obvykle jednou za půl roku za účelem projednání vývoje v odvětví letecké dopravy, otázek politiky hospodářské soutěže, které jsou předmětem společného zájmu, a analytických přístupů v oblasti použití právních předpisů týkajících se hospodářské soutěže na mezinárodní leteckou dopravu, zejména na transatlantickém trhu. Výše uvedená jednání mohou vést ke zlepšení porozumění přístupům každého z účastníků k otázkám hospodářské soutěže, včetně určení stávajících podobností a větší vzájemné slučitelnosti těchto přístupů, zejména ve vztahu k dohodám mezi dopravci;
- 2) konzultace mezi účastníky na základě vzájemné dohody nebo na žádost jednoho z účastníků, za účelem projednání jakékoli záležitosti týkající se této přílohy, včetně konkrétních případů;

- 3) každý účastník může podle svého uvážení přizvat zástupce jiných orgánů veřejné správy, aby se případně zúčastnili jakýchkoli setkání nebo konzultací konaných podle výše uvedeného odstavce 1 nebo 2;
- 4) včasné oznámení následujících řízení nebo záležitostí, které podle názoru oznamujícího účastníka mohou mít závažný vliv na zájmy druhého účastníka v oblasti hospodářské soutěže:
 - a) v případě Ministerstva dopravy USA i) řízení ve věci přezkumu žádostí o schválení dohod a jiných ujednání o spolupráci uzavíraných leteckými dopravci a týkajících se mezinárodní letecké dopravy, zejména o vynětí leteckých dopravců založených podle práva Spojených států a Evropského společenství z působnosti antimonopolních předpisů, a ii) povolení dohody o společném podniku podle oddílu 41720 hlavy 49 Sbírký zákonů Spojených států ministerstvem dopravy
 - a
 - b) v případě Komise Evropských společenství i) řízení ve věci přezkumu dohod a jiných ujednání o spolupráci uzavíraných leteckými dopravci a týkajících se mezinárodní letecké dopravy, zejména dohod o spolenectví a jiných ujednání o spolupráci týkajících se leteckých dopravců založených podle práva Spojených států a Evropského společenství, a ii) posouzení individuálních a skupinových výjimek z práva hospodářské soutěže Evropské unie;
- 5) oznámení o dostupnosti informací a údajů, které mohou mít podle názoru tohoto účastníka značný vliv na zájmy druhého účastníka v oblasti hospodářské soutěže, u jednoho z účastníků v elektronické nebo jiné formě a o podmínkách pro dostupnost těchto informací a údajů,
 - a
- 6) oznámení o dalších činnostech týkajících se politiky hospodářské soutěže v letecké dopravě, které oznamující účastník považuje za vhodné.

Článek 5

Používání a zpřístupňování informací

1. Bez ohledu na jakékoli jiné ustanovení této přílohy není žádný účastník povinen poskytnout informace druhému účastníku, pokud
 - a) zpřístupnění informací žádajícímu účastníkovi zakazují právní předpisy nebo postupy účastníka, který má tyto informace,
 - nebo
 - b) by zpřístupnění informací žádajícímu účastníkovi bylo neslučitelné s důležitými zájmy účastníka, který má tyto informace.
2. Každý účastník v maximální míře zachovává důvěrnost informací, které mu druhý účastník poskytl jako důvěrné informace podle této přílohy, a odmítne všechny žádosti o zpřístupnění těchto informací třetí osobě, která nemá povolení od poskytovajícího účastníka tyto informace získat. Každý účastník je připraven informovat druhého účastníka, pokud by mohlo být požadováno, aby byly kterékoli informace, které by měly být vyměněny v diskusi nebo jiným způsobem, zpřístupněny při veřejném jednání.
3. Pokud účastník poskytuje v souladu s touto přílohou druhému účastníkovi informace jako důvěrné pro účely uvedené v článku 2, měl by přijímající účastník využít tyto informace pouze k tomuto účelu.

Článek 6

Provádění

1. Každý účastník určí zástupce odpovědného za koordinaci činností stanovených touto přílohou.
2. Tato příloha a všechny činnosti vykonávané účastníkem v souladu s ní
 - a) mají být provedeny pouze v míře slučitelné se všemiprávními předpisy a postupy, které se vztahují na uvedeného účastníka,
 - a
 - b) mají být provedeny, aniž je dotčena Dohoda mezi Evropským společenstvím a vládou Spojených států amerických o použití jejich právních předpisů týkajících se hospodářské soutěže.

PŘÍLOHA 3

o dopravě na zakázku vlády USA

Letečtí dopravci Společenství mají právo přepravovat cestující a náklad prostřednictvím pravidelných a nepravidelných letů, jimiž civilní ministerstvo, agentura nebo zařízení vlády USA 1) zajišťuje dopravu pro vlastní potřebu nebo v rámci provádění ujednání, na jehož základě platbu provede vláda, nebo se platba provede z částek poskytnutých k dispozici vládě, nebo 2) poskytuje dopravu do cizí země nebo pro cizí zemi anebo mezinárodní nebo jinou organizaci bez nároku na náhradu a tato doprava je prováděna a) mezi kterýmkoli místem ve Spojených státech a kterýmkoli místem v členském státě, vyjma, a to pouze ve vztahu k přepravě cestujících, mezi místy, pro něž platí smluvní tarif mezi dvěma městy, nebo b) mezi kterýmikoli dvěma místy mimo Spojené státy. Tento odstavec se nevztahuje na dopravu zajišťovanou nebo hrazenou (federálním) ministrem obrany nebo (státním) ministrem pro vojenské otázky.

PŘÍLOHA 4

o dalších záležitostech souvisejících s vlastnictvím, investicemi a kontrolou

Článek 1

Vlastnictví leteckých dopravců strany

1. Státní příslušníci členského státu nebo států mohou vlastnit podíl v leteckém dopravci USA s výhradou dvou omezení. Za prvé je zakázáno, aby cizí státní příslušníci vlastnili více než 25 % základního kapitálu spojeného s hlasovacím právem. Za druhé je zakázáno, aby cizí státní příslušníci měli skutečnou kontrolu nad leteckým dopravcem USA. S výhradou celkového omezení 25 % ohledně zahraničního vlastnictví základního kapitálu spojeného s hlasovacím právem, se má za to, že

a) vlastnictví státních příslušníků členského státu nebo států

i) ve výši až 25 % základního kapitálu spojeného s hlasovacím právem

nebo

ii) ve výši až 49,9 % celkového základního kapitálu

v leteckém dopravci USA samo o sobě nepředstavuje kontrolu nad daným leteckým dopravcem

a

b) vlastnictví 50 % nebo více celkového základního kapitálu leteckého dopravce USA státními příslušníky členského státu nebo států nepředstavuje kontrolu nad daným leteckým dopravcem. Takové vlastnictví se posuzuje případ od případu.

2. Státní příslušníci USA mohou vlastnit podíl v leteckém dopravci Společenství s výhradou těchto dvou omezení. Zaprvé, většinovými vlastníky leteckého dopravce musí být členské státy nebo státní příslušníci členských států. Zadruhé, tyto státy nebo tito státní příslušníci musí mít nad tímto leteckým dopravcem účinnou kontrolu.

3. Pro účely čl. 4 písm. b) a čl. 5 odst. 1 písm. b) této dohody se ode dne podpisu této dohody ke členu společného evropského leteckého prostoru (ECAA) přistupuje jako ke členskému státu a k občanům tohoto členu jako ke státním příslušníkům členského státu. Smíšený výbor může rozhodnout, že toto ustanovení se uplatní na nové členy ECAA a jejich občany.

4. Bez ohledu na odstavec 2 si Evropské společenství a jeho členské státy vyhrazují právo omezit investice státních příslušníků USA do vlastnictví základního kapitálu spojeného hlasovacím právem v leteckém dopravci Společenství učiněné po podpisu této dohody na úroveň odpovídající úrovni povolené Spojenými státy pro cizí státní příslušníky v leteckých dopravcích USA, je-li uplatnění tohoto práva v souladu s mezinárodním právem.

Článek 2

Vlastnictví leteckých dopravců třetích zemí a kontrola nad nimi

1. Žádná strana neuplatňuje žádná práva dostupná podle ujednání o leteckých službách se třetí zemí k odmítnutí, zrušení, pozastavení nebo omezení oprávnění nebo povolení pro kteréhokoli leteckého dopravce této třetí země z důvodu, že držitelem významného vlastnického podílu v tomto leteckém dopravci je druhá strana, její státní příslušníci, nebo oba.

2. Spojené státy neuplatňují žádná práva dostupná podle ujednání o leteckých službách k odmítnutí, zrušení, pozastavení nebo omezení oprávnění nebo povolení pro kteréhokoli leteckého dopravce z Lichtenštejského knížectví, Švýcarské konfederace, členu ECAA ke dni podpisu této dohody nebo kteroukoli zemi v Africe, která provádí dohodu o leteckých službách „otevřené nebe“ se Spojenými státy ke dni podpisu této dohody, z důvodu, že účinnou kontrolu nad tímto leteckým dopravcem vykonává členský stát nebo státy, státní příslušníci takového státu nebo států, nebo oba.

3. Smíšený výbor může rozhodnout, že žádná strana neuplatňuje práva uvedená v odstavci 2 tohoto článku na letecké dopravce určité země nebo zemi.

Článek 3

Kontrola nad leteckými dopravci

1. Předpisy použitelné v Evropském společenství pro vlastnictví leteckých dopravců Společenství a kontrolu nad nimi jsou v současné době stanoveny v článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům. Podle tohoto nařízení nesou odpovědnost za vydávání provozní licence leteckému dopravci Společenství členské státy. Členské státy uplatňují nařízení 2407/92 v souladu se svými vnitrostátními předpisy a postupy.
 2. Předpisy použitelné ve Spojených státech jsou v současnosti stanoveny v oddíle 40102 písm. a) bodě 2 a v oddílech 41102 a 41103 hlavy 49 Sbírký zákonů Spojených států, které vyžadují, aby držiteli licence pro „letecké dopravce“ z USA vydávané ministerstvem dopravy, ať už se jedná o osvědčení, výjimku nebo licenci pro místní dopravu, s cílem provozovat „leteckou dopravu“ jako společný dopravce, byli pouze občané Spojených států, jak je stanoveno v hlavě 49 odst. 40102 písm. a) bodě 15 Sbírký zákonů Spojených států. V uvedeném oddíle se vyžaduje, aby předseda a dvě třetiny správní rady a další řídicí pracovníci společnosti byli občané USA, aby nejméně 75 % podílů s hlasovacím právem vlastnili občané USA a aby společnost skutečně kontrolovali občané USA. Tento požadavek musí splnit na počátku žadatel a musí je nadále splňovat letecký dopravce USA, jenž je držitelem licence.
 3. Postupy, jimiž se řídí obě strany při uplatňování svých právních předpisů, jsou stanoveny v dodatku k této příloze.
-

Dodatek k příloze 4

1. Ve Spojených státech je určení občanství nezbytné pro všechny žadatele z řad leteckých dopravců USA o osvědčení, výjimku nebo licenci pro místní dopravu. Počáteční žádost o licenci se vyplní ve formálním veřejném spise a zpracuje se „v zápise“, v němž uvede informace žadatele a další zúčastněné osoby. Ministerstvo dopravy vydá konečné rozhodnutí v rozhodnutí, které vychází z formálního veřejného zápisu o celé věci, včetně dokumentů, jež byly zpracovány jako důvěrné. Věc týkající se „pokračující způsobilosti“ může ministerstvo vyřídit neformálně, nebo může založit zahájit řízení se spisem podobné tomu, jež je použito u počátečních žádostí.
2. Určení občanství ministerstvem se vypracovávají na základě různých precedentů, které mimo jiné odrážejí měnící se povahu finančních trhů a investiční struktury a ochotu ministerstva dopravy zabývat se novými přístupy k zahraničním investicím, jež jsou v souladu s právem USA. Ministerstvo dopravy pracuje s žadateli s cílem zvážit navrhované formy investic a s cílem pomoci jim při úpravě transakcí, aby byly plně v souladu se zákonem o občanství USA, a žadatelé pravidelně konzultují pracovníky ministerstva dopravy před konečnou úpravou jejich žádostí. Kdykoli před zahájením formálního řízení mohou pracovníci ministerstva dopravy projednat otázky týkající se občanství nebo dalších hledisek navrhované transakce a učinit případně alternativní návrhy, které by umožnily, aby navrhovaná transakce splnila požadavky na občanství USA.
3. Při stanovení počátečního a pokračujícího občanství a způsobilosti ministerstvo dopravy zváží všechny okolnosti, které mají vliv na leteckou společnost USA, a precedenty ministerstva, které umožnily zvážit povahu vztahu v oblasti letectví mezi Spojenými státy a domovskou zemí či domovskými zeměmi kterýchkoli zahraničních investorů. V souvislosti s touto dohodou ministerstvo dopravy přistupuje k investicím státních příslušníků EU alespoň tak příznivě, jako by posuzovalo investice státních příslušníků dvoustranných nebo mnohostranných partnerů v rámci „otevřeného nebe“.
4. V Evropské unii stanoví čl. 4 odst. 5 nařízení 2407/92, že Evropská komise na žádost členského státu přezkoumá soulad s požadavky článku 4 a přijme případná nutná rozhodnutí. Při přijímání takových rozhodnutí Komise musí zajistit soulad s procesními právy uznanými Evropským soudním dvorem jako obecné zásady práva Společenství, včetně práva zúčastněných stran být včas vyslyšeny.
5. Při uplatňování svých právních předpisů obě strany zajistí, aby všechny transakce zahrnující investice do jednoho z jejich leteckých dopravců státními příslušníky druhé strany byly posouzeny spravedlivě a rychle.

PŘÍLOHA 5

o poskytování licence (franchising) a nákupu značky (branding)

1. Leteckým dopravcům obou stran se nebrání uzavřít ujednání o poskytnutí licence a ujednání o nákupu značky, včetně podmínek týkajících se ochrany značek a provozních záležitostí, za předpokladu, že zejména splňují platné právní předpisy týkající se kontroly; není ohrožena schopnost leteckého dopravce existovat bez vlastnictví licence; ujednání nemá za následek účast zahraničního leteckého dopravce na kobotážní činnosti; jsou splněny platné právní předpisy, jako jsou předpisy o ochraně spotřebitele, včetně těch, jež se týkají sdělení totožnosti leteckého dopravce poskytujícího službu. Pokud jsou tyto požadavky splněny, jsou úzké obchodní vztahy a ujednání o spolupráci mezi leteckými dopravci obou stran a zahraničními společnostmi přípustné a žádný z následujících jednotlivých aspektů, mimo jiné ujednání o poskytnutí licence a ujednání o nákupu značky, by neměl mít sám o sobě za následek, vyjma mimořádné okolnosti, vznik otázky vlastnické kontroly:
 - a) používání a zobrazování konkrétní značky nebo ochranné známky poskytovatele licence, včetně ustanovení o zeměpisné oblasti, v níž může být značka nebo ochranná známka používána;
 - b) zobrazení na letadle nabyvatele licence barev a symbolu značky poskytovatele licence, včetně zobrazení takové značky, obchodní známky, symbolu nebo podobného označení nápadně na jeho letadle a uniformách jeho pracovníků;
 - c) používání a zobrazování značky, ochranné známky nebo symbolu na letištních objektech a vybavení nabyvatele licence nebo ve spojení s nimi;
 - d) dodržování norem pro služby zákazníkům vypracovaných pro marketingové účely;
 - e) dodržování norem pro služby zákazníkům vypracovaných na ochranu neporušenosti značky v rámci licence;
 - f) stanovení licenčních poplatků za běžných obchodních podmínek;
 - g) stanovení účasti na programech pro stálé klienty, včetně nárůstu výhod
 - a
 - h) stanovení v dohodě o poskytnutí licence nebo v dohodě o nákupu značky práva poskytovatele licence nebo nabyvatele licence vypovědět smlouvu a odebrat značku za předpokladu, že státní příslušníci Spojených států budou nadále vykonávat kontrolu nad leteckým dopravcem USA a státní příslušníci členských států budou nadále vykonávat kontrolu nad leteckým dopravcem Společenství.
2. Dohody o poskytnutí licence a dohoda o nákupu značky jsou nezávislé na ujednání o společném označování linek (code-sharing), které vyžaduje, aby oba letečtí dopravci měli náležité povolení stran uvedené v čl. 10 odst. 7 této dohody, avšak mohou existovat společně s ním.

Společné prohlášení

Zástupci Spojených států a Evropského společenství a jeho členských států potvrdili, že Dohoda o letecké dopravě, parafovaná v Bruselu dne 2. března 2007, jejíž podpis je zamýšlen 30. dubna 2007, bude autentifikována v dalších jazycích buď formou výměny dopisů před podpisem dohody, nebo rozhodnutím smíšeného výboru po podpisu dohody.

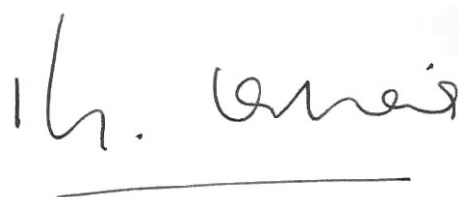
Toto společné prohlášení je nedílnou součástí dohody o letecké dopravě.

Za Spojené státy:



Dne: 18. dubna 2007

Za Evropské společenství
a jeho členské státy; *ad referendum*



Dne: 18. dubna 2007

MEMORANDUM O KONZULTACÍCH

1. Delegace zastupující Evropské společenství a jeho členské státy a Spojené státy americké se setkaly v Bruselu ve dnech 27. února až 2. března 2007 s cílem dokončit jednání o komplexní dohodě o letecké dopravě. Seznamy delegací jsou uvedeny v příloze A.
2. Delegace dosáhly shody o dohodě *ad referendum* („dohoda“ připojená jako příloha B) a znění dohody parafovaly. Delegace mají v úmyslu předložit návrh dohody svým příslušným orgánům ke schválení, aby mohla v brzké době vstoupit v platnost.
3. Pokud jde o čl. 1 odst. 2, delegace potvrdily, že definice „letecké dopravy“ zahrnuje všechny druhy nepravidelné letecké služby. Dále uvedly, že odkaz k přepravě „poskytované veřejnosti“ nepředjímá výsledek probíhajícího jednání o otázce částečného vlastnictví.
4. Pokud jde o čl. 1 odst. 5, delegace EU uvedla, že lety mezi členskými státy jsou podle právních předpisů Společenství považovány za lety uvnitř Společenství.
5. Pokud jde o čl. 1 odst. 6, delegace EU uvedla, že žádná část této dohody nemá vliv na rozdělení pravomocí mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy vyplývající ze Smlouvy o založení Evropského společenství.
6. Delegace EU potvrdila, že zámořskými územími, na něž se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství, jsou francouzské zámořské departementy (Guadeloupe, Martinik, Réunion, Guyana), Azory, Madeira a Kanárské ostrovy.
7. V odpovědi na otázku ze strany delegace USA delegace EU potvrdila, že podle právních předpisů Evropského společenství musí letečtí dopravci Společenství obdržet jak osvědčení leteckého provozovatele (AOC), tak provozní licenci od země, v níž mají hlavní místo své obchodní činnosti. Žádný letecký dopravce nemůže mít osvědčení leteckého provozovatele nebo provozní licenci z více než jedné země.
8. Pokud jde o čl. 3 odst. 1, 3 a 5, čl. 1 odst. 3 přílohy 4 a čl. 2 odst. 2 přílohy 4 a jako odpověď na otázku delegace USA delegace EU vysvětlila, že ke dni podpisu dohody patří mezi členy společného evropského leteckého prostoru vedle členských států Evropského společenství Albánská republika, Bosna a Hercegovina, Chorvatská republika, Islandská republika, Bývalá jugoslávská republika Makedonie, Republika Černá Hora, Norské království, Republika Srbsko a Prozatímní správní mise Organizace spojených národů v Kosovu.
9. V odpovědi na otázku delegace EU delegace USA objasnila, že dohody o leteckých službách „otevřené nebe“ se Spojenými státy uplatňují ke dni podpisu dohody tyto země: Burkina Faso, Kapverdská republika, Kamerunská republika, Čadská republika, Gabonská republika, Gambijská republika, Ghanská republika, Etiopská federativní demokratická republika, Liberijská republika, Madagaskarská republika, Maliská republika, Marocké království, Namibijská republika, Nigérijská federativní republika, Senegalská republika, Sjednocená republika Tanzanie a Ugandská republika. Delegace USA rovněž uvedla, že má v úmyslu pro účely čl. 2 odst. 2 přílohy 4 přistupovat k leteckým dopravcům Keňské republiky stejně jako k leteckým dopravcům států uplatňujících dohodu o leteckých službách „otevřené nebe“.

10. Pokud jde o článek 4, delegace USA uvedla, že ministerstvo dopravy bude požadovat po zahraničním leteckém dopravci žádajícím o povolení provozovat služby podle této dohody, aby uvedl příslušný orgán, který mu vydal osvědčení leteckého provozovatele a provozní licenci, a tím objasnil, který orgán odpovídá za bezpečnost, ochranu a další regulační dohled nad dopravcem.
11. Pro účely článku 8 se „příslušnými orgány“ rozumějí na jedné straně Federální letecký úřad USA a na druhé straně orgány Evropského společenství nebo členských států příslušné pro vydávání nebo ověřování osvědčení a licencí uvedených v odstavci 1 nebo pro aktualizaci a správu bezpečnostních norem a požadavků uvedených v odstavci 2, podle toho, co je pro danou záležitost použitelné. Pokud je dále zapotřebí konzultací podle odstavce 2, měly by příslušné orgány zajistit, aby se konzultací účastnily místní nebo regionální orgány, které na základě právních předpisů nebo praxe vykonávají bezpečnostní dozor důležitý pro danou záležitost.
12. Pokud jde o článek 9, delegace potvrdily, že strany mají v uskutečnitelném rozsahu v úmyslu zajistit u navrhovaných bezpečnostních opatřeních nejvyšší možný stupeň koordinace s cílem minimalizovat hrozbu a zmírnit možné nepříznivé důsledky všech nových opatření. Delegace dále uvedly, že diskusní kanály uvedené v čl. 9 odst. 7 jsou k dispozici ke zvážení alternativních opatření pro stávající a navrhované bezpečnostní požadavky, zejména pro politický dialog o hranicích a bezpečnosti dopravy a pro Skupinu pro spolupráci EU-USA v oblasti bezpečnosti v dopravě. Delegace USA dále uvedla, že proces normotvorby USA pro běžné přijímání nařízení poskytuje dotčeným osobám příležitost vznést k navrhovaným nařízením připomínky a navrhnout k nim alternativy a že jsou tyto připomínky během procesu právní úpravy zohledněny.
13. Během projednávání čl. 9 odst. 6 delegace USA uvedla, že Úřad pro bezpečnost dopravy (Transportation Security Administration – TSA) musí okamžitě vydat bezpečnostní směrnici, pokud stanoví, že jsou nezbytná mimořádná opatření k zajištění bezpečnosti dopravy. Taková opatření mají za cíl řešit vlastní ohrožení bezpečnosti a jejich rozsah a trvání bude omezeno. Mimořádná opatření dlouhodobější povahy budou zahrnuta do požadavků TSA za použití postupu veřejného oznámení a připomínkování.
14. Pokud jde o postup stanovený podle čl. 9 odst. 11, delegace potvrdily potřebu vytvořit protokol pro přípravu, provádění a závěry hodnocení prováděných na základě tohoto odstavce.
15. Pokud jde o čl. 10 odst. 2, delegace potvrdily svou ochotu usnadnit rychlé vyřízení žádostí o povolení a víza příslušnými orgány a dokladů pro pracovníky uvedené v tomto odstavci, mimo jiné v situaci, kdy je vstup nebo pobyt pracovníků nezbytný z nouzových důvodů nebo dočasně.
16. Delegace uvedly, že odkaz na „obecně platné právní předpisy“ v čl. 10 odst. 5 zahrnuje hospodářské sankce omezující transakce s určitými zeměmi a osobami.
17. Obě delegace uznaly, že podle čl. 10 odst. 7 letečtí dopravci každé ze stran mající náležité povolení mohou poskytovat služby se společným označováním linek na základě podmínek uplatňovaných nediskriminačně na všechny letecké dopravce, ze všech míst a na všechna místa na území druhé strany, na něž jakýkoli jiný letecký dopravce nabízí mezinárodní leteckou dopravu pro přímé nebo nepřímé lety, lety s přestupem v rámci tohoto leteckého dopravce a lety s přestupem na jiné letecké dopravce, jestliže tyto služby se společným označováním linek:
 - i) jsou jinak v souladu s touto dohodou
 - a
 - ii) splňují požadavky pravidel rozdělení provozu v daném letištním systému.

18. Delegace diskutovaly o významu informování cestujících o tom, který letecký dopravce nebo poskytovatel povrchové dopravy bude skutečně provozovat jednotlivé úseky služeb, pokud se použije ujednání o společném označování linek. Uvedly, že každá ze stran má nařízení požadující zveřejnění takových údajů.
19. Pokud jde o čl. 10 odst. 7 písm. c), delegace vyjádřily své pochopení, že na poskytovatele povrchové dopravy se nevztahují pouze právní předpisy, jimž se řídí letecká doprava, i když tuto povrchovou dopravu nabízejí letečtí dopravci vlastním jménem. Kromě toho je na uvážení poskytovatelů povrchové dopravy, stejně jako v případě leteckých dopravců, zda se rozhodnou uzavřít ujednání o spolupráci. Při rozhodování o konkrétní záležitosti mohou poskytovatelé povrchové dopravy zvážit mimo jiné zájmy spotřebitelů, technická a hospodářská omezení a omezení týkající se prostoru a kapacity.
20. V odpovědi na dotaz delegace EU delegace USA potvrdila, že podle stávajícího výkladu práva Spojených států letecká doprava financovaná vládou USA (provoz v rámci programu „Fly America“) a prováděná dopravci USA zahrnuje dopravu prodanou na základě kodexu dopravců USA podle dohody o společném označování linek, avšak prováděnou letadlem provozovaným zahraničním leteckým dopravcem.
21. Delegace USA uvedla, že podle přílohy 3 této dohody a v případě neexistence smluvního tarifu mezi dvěma městy stanoveného Správou obecných služeb Spojených států (General Services Administration) si mohou státní zaměstnanci Spojených států nebo jiné osoby, jejichž doprava je hrazena vládou USA (vyjma zaměstnanců, členů vojska nebo jiných osob, jejichž dopravu hradí Ministerstvo obrany USA nebo (státní) ministerstvo pro vojenské otázky) rezervovat let, mimo jiné i u leteckého dopravce Společenství, mezi USA a Evropským společenstvím nebo mezi kterýmikoli dvěma místy mimo Spojené státy, který uspokojuje potřeby cestujícího a představuje nejnižší náklady pro vládu. Delegace USA dále uvedla, že dvojice měst, pro něž jsou smluvní vztahy stanoveny, se každý daňový rok mění. Ministerstvo, agentura nebo zástupce vlády USA jiný než (federální) ministerstvo obrany nebo (státní) ministerstvo pro vojenské otázky mohou zaslat náklad prostřednictvím letu, mimo jiné i prostřednictvím leteckého dopravce Společenství, mezi USA a Evropským společenstvím nebo mezi kterýmikoli dvěma místy mimo Spojené státy, který uspokojuje potřeby takového subjektu a představuje nejnižší náklady pro vládu.
22. Delegace EU uvedla, že EU nemá program, který by byl podobný programu „Fly America“.
23. Obě delegace vyjádřily svůj záměr prozkoumat další možnosti zlepšení přístupu k letecké dopravě pro potřeby veřejné moci.
24. V odpovědi na otázku delegace EU ohledně oprávnění k hospodářské činnosti, jež musí letecké společnosti Společenství obdržet od Ministerstva dopravy USA, delegace USA nejprve uvedla, že v průběhu let bylo dosaženo zefektivnění postupů ministerstva dopravy pro udělení oprávnění k hospodářské činnosti. Pokud zahraniční letečtí dopravci požádají o povolení stanovené v dohodě o leteckých službách, je jejich žádost možné za běžných okolností vyřídit rychle. Delegace USA dále uvedla, že letecký dopravce Společenství může podat jednu žádost o povolení pro všechny trasy stanovené v čl. 3 odst. 1, které se vztahuje právo na pravidelné i nepravidelné lety. Dne 23. srpna 2005 ministerstvo dopravy oznámilo další urychlené postupy, které předpokládají, že zahraniční letečtí dopravci žádající o povolení pro nové trasy podají současně žádost o výjimku i žádost o povolení. Za předpokladu, že ministerstvo dopravy může vyřídit žádost kladně, vydá ministerstvo dopravy na základě zápisu a při zohlednění veřejného zájmu ve vztahu k rozhodnutí o udělení licence jedno rozhodnutí 1) udělující výjimku na dobu, na niž by byla za běžných okolností udělena, nebo na dobu do nabytí účinnosti povolení, podle toho, která doba je kratší, a 2) předběžně rozhodující (tj. s uvedením důvodu) o udělení odpovídajícího povolení, opět na běžnou dobu, na niž by bylo za běžných okolností uděleno (jako je doba neomezená u režimů dohod). Pokud dopravci již podali žádost o výjimku i žádost o povolení a pokud byl záznam těchto žádostí aktuální, začalo ministerstvo dopravy tyto žádosti vyřizovat na základě přístupu ze dne 23. srpna.

25. Pokud si letecký dopravce Společenství přeje využívat kterékoli z povolení prostřednictvím společného označování linek podle čl. 10 odst. 7, mohou partnerští letečtí dopravci pro společné označování linek podat společnou žádost o nezbytné povolení. Letecký dopravce uvádějící na trh službu pro potřeby veřejnosti musí mít jako podklad pro všechny druhy služeb (pravidelné i nepravidelné) prodávané pod jeho označením povolení k hospodářské činnosti udělené ministerstvem dopravy. Podobně letecký dopravce provozující letadlo musí mít nezbytné povolení k hospodářské činnosti udělené ministerstvem dopravy: povolení k nepravidelným letům s cílem poskytovat jinému leteckému dopravci kapacity k uvedení jeho služby na trh a povolení buď k nepravidelným, nebo k pravidelným letům pro kapacitu, jež má tento letecký dopravce sám o sobě v úmyslu uvádět na trh. Provozující letecký dopravce rovněž potřebuje prohlášení o oprávnění, aby mohl umístit k těmto letům označení svého partnera. Provozující letecký dopravce může požadovat všeobecné prohlášení o oprávnění na dobu neurčitou pro vztahy v rámci společného označování linek s uvedením konkrétních trhů, na nichž je oprávnění ke společnému označování linek požadováno. Další trhy mohou být doplněny po uplynutí třicetidenní lhůty od oznámení ministerstvu dopravy. Prohlášení o oprávnění ke společnému označování linek se vztahuje pouze na konkrétního leteckého dopravce a každé zahraniční partnerství v oblasti společného označování linek vyžaduje vlastní prohlášení o oprávnění a v případě potřeby rovněž bezpečnostní audit pro společné označování linek provedený leteckým dopravcem USA podle zveřejněných pokynů ministerstva dopravy.
26. Pokud by si letecký dopravce Společenství přál podle čl. 10 odst. 9 poskytovat leteckému dopravci USA celé letadlo s posádkou pro provoz podle kodexu leteckých dopravců USA, musel by mít obdobně povolení k nepravidelným letům udělené ministerstvem dopravy a prohlášení o oprávnění. Delegation USA vyjádřila přesvědčení, že prakticky všichni letečtí dopravci Společenství, kteří nyní poskytují pravidelné letecké služby do Spojených států, jsou rovněž držiteli povolení k nepravidelným letům pro celý svět uděleného ministerstvem dopravy. Z hlediska udělování povolení k hospodářské činnosti budou proto potřebovat pouze prohlášení o oprávnění k poskytování celého letadla s posádkou leteckému dopravci USA. Delegation USA dále uvedla, že nepředpokládá, že by žádosti o povolení k nepravidelným letům ze strany jiného leteckého dopravce Společenství způsobily potíže.
27. Vydání prohlášení o oprávnění, ať už pro společné označování linek, nebo pro poskytování celého letadla s posádkou, vyžadují rozhodnutí ministerstva dopravy, že navrhovaný provoz je ve veřejném zájmu. Toto rozhodnutí je značně usnadněno stanovením, že se na navrhované služby vztahují platné dohody o leteckých službách. Zahrnutí těchto práv do této dohody rovněž stanovuje, že existuje vzájemnost.
28. Pokud jde o společné označování linek a o poskytování celého letadla s posádkou podle čl. 10 odst. 7 a 9, zaměřuje se analýza veřejného zájmu v první řadě na to, zda:
- letecký dopravce USA provedl bezpečnostní audit zahraničního leteckého dopravce,
 - země vydávající osvědčení leteckého provozovatele (AOC) zahraničního leteckého dopravce spadá do 1. kategorie podle IASA,
 - domovská země zahraničního leteckého dopravce přistupuje k dopravcům USA na základě skutečné vzájemnosti,
 - schválení by mělo za následek obtíže v oblasti hospodářské soutěže.
29. Pokud jde o poskytování letadla s posádkou, zaměřuje se analýza veřejného zájmu dále na to, zda:
- smlouva o pronájmu stanoví, že kontrolu provozu bude i nadále vykonávat pronajímající přepravce,
 - regulační dohled nadále vykonává orgán, který pronajímateli vydal osvědčení leteckého provozovatele,
 - schválení pronájmu neposkytne neúměrnou výhodu žádné straně v pracovním sporu, jehož výsledkem je nemožnost uspokojit dopravní potřeby na trhu.

30. Prohlášení o oprávnění k poskytování celého letadla i s posádkou se bude vydávat, alespoň zpočátku, na dobu určitou (např. na šest až devět měsíců) nebo v rámci výjimky, což je v souladu s přístupem v Evropské unii.
31. V odpovědi na obavu vyjádřenou delegací EU, pokud jde o volnost rozhodování, jež má ministerstvo dopravy v rámci normy „veřejného zájmu“, delegace USA uvedla, že v souvislosti se vztahy v rámci „otevřeného nebe“ shledalo ministerstvo dopravy, že dohody o společném označování linek jsou ve veřejném zájmu, a v souladu s tím vydává prohlášení o oprávnění s minimálním procesním zdržením. Delegace USA uvedla, že v souvislosti se společným označováním linek i s poskytováním letadel s posádkou, na nichž se podílejí pouze letečtí dopravci smluvních stran, zaměřuje ministerstvo dopravy svou analýzu veřejného zájmu na výše uvedené prvky, pokud nenastanou neobvyklé okolnosti související například s ochranou, národní bezpečností nebo trestnou činností. V případě, že takové neobvyklé okolnosti nastanou, Spojené státy nadto neprodleně informují druhou stranu.
32. V odpovědi na otázku delegace USA delegace EU potvrdila, že podle platných právních předpisů v EU (nařízení Rady (EHS) 2407/92 ze dne 23. července 1992) musí být letadla používaná leteckým dopravcem Společenství registrována ve Společenství. Členský stát se však může udělit výjimku z tohoto požadavku v případě krátkodobých ujednání o pronájmu za účelem uspokojení dočasných potřeb nebo za jiných výjimečných okolností. Letecký dopravce Společenství, jenž je stranou takového ujednání, musí získat předchozí schválení příslušného orgánu vydávajícího licenci a členský stát nemusí schválit dohodu o poskytování letadla s posádkou leteckému dopravci, jemuž vydal provozní licenci, pokud nejsou splněny bezpečnostní normy odpovídající normám, které ukládá právo Společenství nebo případně vnitrostátní právo.
33. Obě delegace uznaly, že neudělování oprávnění leteckým dopravcům uplatňovat práva udělená v této dohodě nebo průtahy při udělování tohoto oprávnění by mohlo mít dopad na spravedlivé a rovné příležitosti leteckých dopravců v hospodářské soutěži. Pokud se některá ze stran domnívá, že jejím leteckým dopravcům není udělováno povolení k hospodářské činnosti, na něž mají na základě této dohody nárok, může tuto záležitost předložit smíšenému výboru.
34. Pokud jde o čl. 14 odst. 4, delegace EU připomněla, že se Smlouva o založení Evropského společenství v souladu se svým článkem 295 nijak nedotýká úpravy vlastnictví uplatňované v členských státech. Delegace USA v odpovědi uvedla svůj názor, že státní vlastnictví leteckého dopravce může nepříznivě ovlivnit spravedlivé a rovné příležitosti leteckých dopravců v hospodářské soutěži při poskytování mezinárodní letecké dopravy, která je upravena touto dohodou.
35. S ohledem na článek 15 delegace uvedly význam mezinárodního konsensu v otázkách ochrany životního prostředí v letectví v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). V této souvislosti zdůraznily význam jednomyslné dohody dosažené na 35. zasedání ICAO, jež se vztahuje na otázku hluku a emisí z letadel (rezoluce A35-5). Obě strany jsou odhodlány dodržovat uvedenou rezoluci v plném rozsahu. Podle uvedené rezoluce jsou obě strany odhodlány uplatňovat zásadu „vyváženého přístupu“ u opatření přijatých za účelem zvládnutí dopadu hluku z letadel (včetně omezení přístupu letadla na letiště v určité doby) a zajistit, aby poplatky za emise z leteckých motorů na úrovni letiště vycházely z nákladů na zmírnění vlivu na životní prostředí těch emisí z leteckých motorů, jež jsou řádně zjištěny a přímo souvisí s leteckou dopravou. Obě strany rovněž uvedly, že pokud existují odpovídající právní závazky, ať už na mezinárodní, regionální, celostátní, nebo místní úrovni, je rovněž třeba je plně dodržovat; pro Spojené státy je příslušným dnem 5. říjen 2001 a pro Evropské společenství je příslušným dnem 28. březen 2002.

36. Delegace dále vzaly na vědomí ustanovení o klimatických změnách, energii a udržitelném rozvoji uvedená v „Gleneagleském komuniké“ států G8 z roku 2005, jakož i rámec pro spolupráci v otázkách uspořádání letového provozu v memorandu o porozumění podepsaném Federálním leteckým úřadem a Komisí dne 18. července 2006. Delegace informovaly o záměru příslušných orgánů USA a EU zlepšit technickou spolupráci, včetně v oblasti klimatologického výzkumu a technologického rozvoje, jež zlepší bezpečnost a palivovou účinnost a sníží emise v letecké dopravě. S ohledem na své postoje v otázce obchodování s emisemi v mezinárodní letecké dopravě obě delegace uvedly, že Spojené státy a Evropská unie má v úmyslu pracovat v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví.
37. Pokud jde o složení smíšeného výboru, uvedla delegace USA, že je záměrem USA mít zastoupení mnoha agentur, jemuž předsedá ministerstvo zahraničních věcí. Delegace EU uvedla, že EU bude zastoupena Evropským společenstvím a jeho členskými státy. Obě delegace rovněž uvedly, že účast zúčastněných stran bude důležitým prvkem postupu smíšeného výboru, a že zástupci zúčastněných stran budou proto pozváni jako pozorovatelé, s výjimkou případů, kdy jedna ze stran nebo dvě strany rozhodnou jinak.
38. Pokud jde o článek 18, delegace potvrdily svůj záměr uspořádat předběžné zasedání smíšeného výboru do 60 dnů po dni podpisu této dohody.
39. Delegace potvrdily svou shodu v tom, že postupy jako požadavek prvního odmítnutí, koeficient nárůstu, poplatek za nevznesení námitky nebo jakékoli jiné omezení kapacity, četnosti nebo provozu nejsou v souladu s dohodou.
40. Delegace EU navrhla, že by se obě strany měly dohodnout co nejjasněji na rozsahu, v němž by si zástupci Ministerstva dopravy USA a Evropské komise mohli vyměňovat informace o otázkách hospodářské soutěže uvedených v příloze 2 této dohody podle svých právních předpisů a postupů, zejména pokud jde o údaje a hlediska týkající se otázek souvisejících s postupy, které tyto orgány aktivně posuzují.
41. Delegace USA uvedla, že v řízeních upravených v příloze 2 této dohody jsou rozhodnutí činěna podle práva USA a podléhají zákonným, regulativním a soudním omezením k zajištění toho, aby rozhodnutí agentury vycházela pouze z informací, jež jsou uvedeny ve spisu k řízení, včetně toho, aby veřejné informace, jež ministerstvo dopravy určí, byly oficiálně dostupné a aby strany měly možnost se k nim před konečným rozhodnutím agentury vyjádřit.
42. Delegace USA uvedla, že tato omezení nebrání zástupcům poskytujícím poradenství představitelům ministerstev dopravy, kteří přijímají rozhodnutí v aktivním postupu, aby diskutovali se zástupci Komise o takových záležitostech, jako je 1) stav hospodářské soutěže na kterýchkoli trzích, na základě neutajovaných údajů; 2) vliv stávajících aliancí nebo jiné obchodní spolupráce a výsledky dříve stanovených podmínek nebo jiných omezení při řešení otázek hospodářské soutěže; 3) obecné přístupy k analýze hospodářské soutěže nebo metodika; 4) dřívější případy, včetně zápisů a rozhodnutí; 5) hmotné právo, politiky a postupy použitelné na všechny případy; 6) otázky, jež by mohly vzniknout v možných případech, jejichž projednávání nebylo formálně zahájeno, pokud si zástupci ministerstva dopravy nevytvářejí „předčasné úsudky“ o skutečnostech nebo o výsledku takových případů; a 7) v aktivním postupu, jaké záležitosti již strany vznesly a jaké důkazy nedůvěrné povahy byly poskytnuty k zápisu, opět až do okamžiku, kdy je možné si vytvořit předčasné úsudky o skutečnostech a o výsledku.

43. Existují dvě základní procedurální omezení při projednávání stávajících případů. První se ve značné míře uplatňuje na sdělení Komise ministerstvu dopravy: rozhodnutí ministerstva nemůže být založeno na žádné závazné informaci ani argumentu, které nebyly dostupné všem stranám k připomínkování do zápisu před konečným rozhodnutím. Pokud by taková informace byla obdržena, není možné k ní při rozhodování přihlížet, dokud není poskytnuta. Druhé omezení se týká komunikace spíše směrem z ministerstva než směrem k němu: agentura nemůže dávat najevo nebo vypadat, že dává najevo „předčasný úsudek“ o záležitostech – tzn. vyslovit závěr, dokud není spis v dané věci vyřízen a konečné rozhodnutí není zveřejněno. Toto omezení se vztahuje na ministerstvo dopravy v každé souvislosti, ať už během jednání s EU nebo s jiným subjektem, jež se ze zákona nepodílí na vnitřním rozhodovacím procesu vlády USA, zainteresovaným či nikoli. Ministerstvo dopravy má v úmyslu ihned informovat zástupce Komise v případě, že podle jeho zkušeností předčasný úsudek nebo rozhodující informace jsou zohledňována roli při projednávání určitého návrhu, tak aby zástupci mohli rozhodnout, jak postupovat.
44. Delegace EU požadovala od delegace USA ujištění, že zákonné kritérium „veřejného zájmu“ nebude používáno podle režimu hospodářské soutěže USA k upřednostnění zájmů jednotlivých leteckých dopravců USA před zájmy jiných leteckých dopravců z USA nebo ze zahraničí. Delegace USA odpověděla, že toto kritérium a normy hospodářské soutěže, jež musí ministerstvo dopravy uplatňovat při svých rozhodnutích, jsou vypracovány a používány na ochranu hospodářské soutěže na trzích jako celku, nikoli jednotlivých soutěžících leteckých dopravců. Vedle jiných ohledů delegace USA uvedla, že „veřejný zájem“ v mezinárodní letecké dopravě je stanoven ze zákona, aby byla zajištěna rovnost příležitostí mezi leteckými dopravci USA a zahraničními leteckými dopravci a maximální hospodářská soutěž. Navíc kritérium veřejného zájmu v právních předpisech, jimiž se řídí schvalování dohod mezi leteckými dopravci ministerstvem dopravy, a vynětí těchto dohod z působnosti protimonopolních zákonů, není „výjimkou“ u analýzy hospodářské soutěže, jíž se musí agentura řídit, ale spíše doplňujícím požadavkem, který musí být splněn před tím, než ministerstvo dopravy udělí vyjmutí z působnosti protimonopolních zákonů. Nakonec delegace USA zdůraznila, že všechna rozhodnutí ministerstva dopravy musí být v souladu s vnitrostátním právem a mezinárodními závazky, včetně dohod o civilním letectví, které jednotně obsahují požadavek pro všechny strany poskytovat „spravedlivé a rovné příležitosti k hospodářské soutěži“ pro všechny letecké dopravce ostatních stran.
45. V souvislosti s touto diskusí obě delegace potvrdily, že se jejich režimy hospodářské soutěže uplatňují tak, aby se dodržovaly spravedlivé a rovné příležitosti pro hospodářskou soutěž poskytované všem leteckým dopravcům stran a v souladu s obecnou zásadou ochrany a posílení hospodářské soutěže na trzích jako celku, bez ohledu na možné protichůdné zájmy jednotlivých soutěžících leteckých dopravců.
46. Ohledně postupů Evropské komise delegace EU uvedla, že hlavní omezení ohledně možnosti Evropské komise zapojit se do aktivní spolupráce se zahraničními vládními agenturami vyplývá z omezení možnosti sdělovat důvěrné informace. Na informace získané Komisí a orgány členských států v průběhu šetření, které jsou takového druhu, že se na ně vztahuje profesní tajemství, se vztahují článek 287 Smlouvy o ES a článek 28 nařízení (ES) 1/2003. To se týká především informací, jež nepatří do veřejné sféry a jež mohou být zjištěny v průběhu šetření, sděleny v odpovědi na žádost o informace nebo které mohou být dobrovolně sděleny Komisí. Tyto informace rovněž zahrnují obchodní tajemství. Tyto informace nesmějí být sděleny žádné agentuře třetí země bez výslovného souhlasu dotčeného zdroje. Proto v případě, kdy Komise považuje za vhodné a žádoucí poskytnout důvěrné informace zahraniční agentuře či zahraničním agenturám, musí být získán souhlas zdroje informací prostřednictvím vzdání se práva.
47. Na informace, jež souvisí s prováděním šetření nebo možným prováděním šetření, se výše uvedená ustanovení nevztahují. Tyto informace zahrnují skutečnost, že probíhá šetření, obecný předmět tohoto šetření, totožnost podniku nebo podniků, jež jsou prověřovány (i když to rovněž mohou být za některých okolností chráněné informace), odvětví, v němž se šetření provádí, a opatření, která jsou navržena k přijetí v průběhu šetření. Tyto informace jsou běžně zachovávané jako důvěrné pro zajištění řádného provedení šetření. Je však možno je sdělit ministerstvu dopravy, protože ministerstvo je povinno zachovávat důvěrnost informací podle podmínek čl. 5 přílohy 2 k této dohodě.

48. V odpovědi na otázku delegace EU delegace USA potvrdila, že příslušné orgány USA zajistí spravedlivé a rychlé vyřízení úplných žádostí o vynětí z působnosti antimonopolního zákona pro dohody o hospodářské spolupráci, včetně revidovaných dohod. Delegace USA dále potvrdila, že pro letecké dopravce Společenství dohoda mezi USA a EU o letecké dopravě, prováděná podle článku 25 nebo platná podle článku 26, uspokojí požadavek ministerstva dopravy, že má-li být posuzována taková žádost zahraničního leteckého dopravce o vynětí z působnosti antimonopolního zákona nebo dalšího pokračování platnosti tohoto vynětí, musí mezi Spojenými státy a domovskou zemí či domovskými zeměmi žádajícího zahraničního leteckého dopravce či leteckých dopravců existovat dohoda o „otevřeném nebi“. Výše uvedené ujištění se nevztahuje na žadatele z Irska, dokud neuplyne doba platnosti článku 4 přílohy 1.
49. V odpovědi na otázku delegace EU delegace USA prohlásila, že všechny předpisy ministerstva dopravy o počítačových rezervačních systémech (dále jen „CRS“ nebo „systémy“) pozbyly platnosti dnem 31. července 2004. Ministerstvo dopravy však má i nadále pravomoc zakázat nespravedlivé a klamavé postupy a nespravedlivé způsoby hospodářské soutěže v odvětví letecké dopravy a v odvětví rozdělení letecké dopravy a může využít této pravomoci k vyřešení postupů, které zjevně narušují hospodářskou soutěž prostřednictvím systému při uvádění služeb leteckých dopravců na trh. Ministerstvo spravedlnosti a Federální obchodní komise mají dále pravomoc řešit stížnosti, že systém je využíván k porušování antimonopolních zákonů.
50. Pokud jde o článek 25, delegace EU uvedla, že v některých členských státech musí prozatímní provádění nejprve schválit jejich parlamenty v souladu s jejich ústavními požadavky.
51. Obě delegace potvrdily, že se v případě, že jedna ze stran rozhodne nepokračovat v prozatímním provádění této dohody v souladu s čl. 25 odst. 2, mohou i nadále uplatňovat ujednání v části 4 přílohy 1 této dohody, pokud s tím strany souhlasí.
52. Pokud se jedná o článek 26, delegace EU uvedla, že v některých členských státech postupy uvedené v tomto článku zahrnují ratifikaci.
53. V odpovědi na otázku delegace USA ohledně omezení vyplývajících ze zbývajících prvků dvoustranných dohod o leteckých službách mezi členskými státy delegace EU potvrdila, že všechna tato omezení mající dopad na schopnost leteckých dopravců USA a Společenství uplatňovat práva udělená touto dohodou již nebudou uplatňována.
54. Obě delegace zdůraznily, že nic v této dohodě nemá žádným způsobem vliv na jejich právní a politické postoje k rozličným otázkám životního prostředí souvisejících s letectvím.
55. Obě strany uvedly, že žádná strana nebude citovat dohodu nebo jakoukoli její část jako argument proti projednávání alternativních politik v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví v jakéhokoli otázce, na niž se vztahuje tato dohoda.
56. Dohody o leteckých službách mezi Spojenými státy a členskými státy, o jejichž použitelnosti bylo v době podpisu této dohody diskutováno, nebyly v části 1 přílohy této dohody uvedeny. Delegace si však přejí, aby byla dohoda prozatímně prováděna Spojenými státy a členským státem nebo státy v souladu s článkem 25 této dohody.

*Za delegaci Evropského společenství
a jeho členských států*

Daniel CALLEJA

*Za delegaci Spojených států
amerických*

John BYERLY

Písemné prohlášení, jež má předsednictví předložit USA při podpisu jménem ES a jeho členských států

Členské státy prozatímně provádějí tuto dohodu do jejího vstupu v platnost v dobré víře a v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy.
