



Treaty Series No. 34 (1998)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of the Czech Republic

concerning Air Services

Prague, 20 March 1998

[The Agreement entered into force on 20 March 1998]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
September 1998*

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND
THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC
CONCERNING AIR SERVICES**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Czech Republic (hereinafter referred to as the “Contracting Parties”);

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944¹;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Czech Republic, the Minister of Transport and Communications, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

¹Treaty Series No. 8 (1953), Cmnd 8742.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, separately or in combination, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in accordance with the procedures set out in Article 14(1).

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

The principles governing the operation of Agreed Services shall include the following:

- (a) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
- (b) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (c) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - (i) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (ii) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
 - (iii) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 7

Tariffs

(1)

(a) The term "tariff" means:

- (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
- (ii) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
- (iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits; and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.
- (iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations; they should not be excessive and their application should not constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another designated airline or airlines. In considering tariffs filed for approval in accordance with the provisions below, the aeronautical authorities of both Contracting Parties should take into account the aforementioned factors.

(3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the designated airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:

- (a) Any proposed tariff to be charged for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect.
- (b) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both countries have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they do not approve the proposed tariff.
- (c) Nothing in paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to those authorities either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.
- (d) If the aeronautical authorities of either Contracting Party consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being

requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

- (e) Notwithstanding sub-paragraphs (a)-(d), above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in their territories. Such tariffs will take effect when the airline concerned so decides.
 - (f) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authorities of one Contracting Party to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.
- (4)
- (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by those aeronautical authorities and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between its territory and that of a third State, provided that those aeronautical authorities may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.
 - (b) Notwithstanding paragraph (a) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for the carriage of cargo between the territory of the other Contracting Party and a third State.

ARTICLE 8

Customs Duties

- (1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, excise taxes, value added tax and similar national fees, as shall:
- (a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
 - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - (ii) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
 - (iii) printed instructional material and training aids provided that training aids introduced into the territory of the Czech Republic are re-exported after use;
 - (iv) airline and operators' documents; and
 - (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
 - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
 - (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
 - (iii) spare parts including engines;
 - (c) subject to the approval and at the discretion of the relevant authorities responsible for customs duties, excise taxes, value added tax or similar national fees of the Contracting Party into whose territory the items are introduced, the following items introduced by

a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

- (i) passenger handling equipment and component parts;
- (ii) cargo-loading equipment and component parts;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, excise taxes, value added tax and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

(5) Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in relation to measures dealing with aviation security and prevention of trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties. This paragraph is not applicable to the cabin baggage of passengers arriving in the territory of the European Communities (EC) from a point outside of that territory and transferring to an intra-EC flight.

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Conventions, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971)³ form an integral part of this Agreement.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards

¹Treaty Series No. 126 (1969), Cmnd 4230.

²Treaty Series No. 39 (1972), Cmnd 4956.

³Treaty Series No. 10 (1974), Cmnd 5524.

includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall inform the other of any such difference to the aviation security Standards.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible, consistent with ensuring minimum risk to life, such incident or threat.

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing traffic carried on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article.

ARTICLE 11

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of local expenditure. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the current market rate of exchange which is in effect in the country from which the transfer is to be made. The actual transfer shall be executed without delay, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 12

Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airlines. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any other currency which is freely convertible in the territory in which the transaction takes place.

ARTICLE 13

User Charges

- (1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of air navigation and airport facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo, charges which are higher than those which would be paid by its own airlines operating similar international air services.
- (2) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 14

Consultation

- (1) Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.
- (2) Without prejudice to the procedures in paragraph 1 above, there may be direct contact and consultation as necessary between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. The tribunal shall be constituted in accordance with the provisions below:
- (3) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (4) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, or if he is otherwise prevented from discharging this function, the most senior Vice-President who is not disqualified on the ground of nationality shall make the appointment.

(5) Except as otherwise provided in this Article, the tribunal shall establish its own procedure. The tribunal shall attempt to give a written decision within 120 days after the date on which the tribunal is fully constituted.

(6) The decision of the tribunal shall be taken by a majority vote. The decision shall be binding on the Contracting Parties.

(7) The Contracting Parties may submit requests to the tribunal for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(8) Each Contracting Party shall bear its own costs as well as the cost of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (4) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement by an Exchange of Notes.

ARTICLE 17

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18

Registration

This Agreement and any Exchange of Notes concluded in accordance with Article 16 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 19

Entry into Force

(1) This Agreement shall enter into force on the date of signature.

(2) This Agreement shall, as between the Contracting Parties, supersede the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Czechoslovak Republic for Air Services between and beyond their respective territories signed at Prague on 15 January 1960.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Prague this 20th day of March 1998.

in the English and Czech languages, both texts being equally authoritative.

DAVID BROUCHER

PETR MOOS

For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:

For the Government of the Czech
Republic:

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom—intermediate points—points in the Czech Republic—points beyond.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Czech Republic or in the territory of the Czech Republic to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Czech Republic:

Points in the Czech Republic—intermediate points—points in the United Kingdom—points beyond.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Czech Republic.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom, or in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

DOHODA
mezi
vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska
a
vládou České republiky
o leteckých službách

Vláda Spojeného království Velké Británie a Severního Irska a vláda České republiky (dále uváděné jako smluvní strany);

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, která byla otevřena k podpisu v Chicagu dne 7.prosince 1944;

vedeny přáním uzavřít Dohodu, která by doplňovala výše uvedenou Úmluvu za účelem zřízení leteckých služeb mezi jejich zeměmi a přes jejich území

se dohodly takto:

ČLÁNEK 1

Definice

Pro účely této Dohody, pokud ze souvislostí nevyplývá jinak:

- (a) výraz “ Chicagská úmluva ” znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, otevřenou k podpisu v Chicagu dne 7.prosince 1944 a zahrnuje (i) jakékoli její změny, které vstoupily v platnost podle jejího článku 94(a) a které byly ratifikovány oběma smluvními stranami a (ii) všechny její přílohy a jejich změny přijaté podle článku 90 zmíněné Úmluvy za předpokladu, že taková změna nebo příloha je v dané době platná pro obě smluvní strany;
- (b) výraz “ letecké úřady ” znamená v případě Spojeného království ministra dopravy, pro účely článku 7 Úřad civilního letectví, v případě České republiky Ministerstvo dopravy a spojů; nebo, v obou případech, kteroukoli osobu nebo orgán, které mohou být oprávněny k provádění jakýchkoli funkcí, které nyní vykonávají výše zmíněné úřady, nebo podobných funkcí;
- (c) termín “určený letecký podnik” znamená letecký podnik, který byl určen a oprávněn podle článku 4 této dohody;
- (d) výraz “území” ve vztahu ke státu má význam stanovený pro tento případ v článku 2 Chicagské úmluvy;
- (e) výrazy “letecká služba”, “mezinárodní letecká služba”, “letecký podnik” a “přistání pro neobchodní účely” mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článku 96 Chicagské úmluvy;
- (f) termín “ tato dohoda ” zahrnuje k ní připojenou přílohu a všechny změny této přílohy a nebo dohody.

ČLÁNEK 2

Použitelnost Chicagské úmluvy

Ustanovení této dohody podléhají ustanovením Chicagské úmluvy, nakolik tato ustanovení platí pro mezinárodní letecké dopravní služby.

ČLÁNEK 3

Udělení práv

(1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně pro mezinárodní letecké dopravní služby následující práva:

- (a) právo létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany;
- (b) právo přistávat na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely.

(2) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva dále stanovená touto dohodou za účelem provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb na linkách vyjmenovaných v příslušném oddílu seznamu linek, který je připojen k této dohodě. Tyto služby a linky budou dále nazývány "dohodnuté služby" a "stanovené linky". Při provozování dohodnuté služby na stanovené lince budou mít letecké podniky určené každou ze smluvních stran navíc k právům stanoveným v odstavci (1) tohoto článku též právo přistávat na území státu druhé smluvní strany v místech pro tuto linku stanovených v seznamu linek, připojeném k této dohodě, pro účely nakládání a vykládání cestujících a zboží, včetně poštovních zásilek, a to odděleně nebo v kombinaci.

(3) Nic v odstavci (2) tohoto článku nesmí být pokládáno za poskytnutí práva určenému leteckému podniku jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé strany cestující a zboží, včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci za nájemné nebo odměnu s určením pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.

(4) Jestliže z důvodu ozbrojeného konfliktu, politických nepokojů nebo vývoje, či zvláštních a neobvyklých okolností nemůže určený letecký podnik jedné smluvní strany provozovat službu po obvyklé letové trase, vyvine druhá smluvní strana všemožné úsilí k tomu, aby napomohla pokračování provozu této služby pomocí vhodných dočasných změn letových tras.

ČLÁNEK 4

Určení a oprávnění leteckých podniků

(1) Každá smluvní strana bude mít právo určit písemným oznámením druhé smluvní straně jeden nebo více leteckých podniků za účelem provádění dohodnutých služeb na stanovených linkách a rovněž takové určení odvolat či změnit.

(2) Při obdržení takového určení druhá smluvní strana udělí, s výhradou ustanovení odstavců (3) a (4) tohoto článku, bez prodlení určenému leteckému podniku či podnikům potřebná provozní oprávnění.

(3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou přesvědčil, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které se obvykle a přiměřeně aplikují na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb tímto úřadem v souladu s ustanoveními Chicagské úmluvy.

(4) Každá smluvní strana bude mít právo odmítnout udělit provozní oprávnění zmíněné v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které může pokládat za nezbytné při výkonu práv uvedených v článku 3 odstavci (2) této dohody určeným leteckým podnikem ve všech případech, kdy tato smluvní strana není přesvědčena o tom, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku náleží smluvní straně, která letecký podnik určila nebo občanům jejího státu.

(5) Když byl letecký podnik určen a oprávněn může začít provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že tento podnik splňuje podmínky příslušných ustanovení této dohody.

ČLÁNEK 5

Zrušení nebo pozastavení provozních oprávnění

- (1) Každá smluvní strana bude mít právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv uvedených v článku 3 odstavci (2) této dohody leteckému podniku určenému druhou smluvní stranou, nebo uložit takové podmínky, které může pokládat za nezbytné pro výkon těchto práv:
- (a) v každém případě, kdy není přesvědčena o tom, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto podniku náleží smluvní straně, která tento podnik určila, či občanům státu této smluvní strany; nebo
 - (b) v případě, kdy takový podnik nesplní podmínky stanovené zákony a předpisy, které se obvykle a přiměřeně aplikují smluvní stranou, která tato práva uděluje; nebo
 - (c) jestliže letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.
- (2) Pokud není okamžité zrušení, pozastavení či uložení podmínek zmíněných v odstavci (1) tohoto článku nezbytné pro zamezení dalšího porušování zákonů a předpisů, budou tato práva uplatněna pouze po konzultacích s druhou smluvní stranou v souladu s postupy stanovenými v článku 14, odstavec (1).

ČLÁNEK 6

Zásady provozu dohodnutých služeb

Zásady, jimž se řídí provozování dohodnutých služeb zahrnují následující:

- (a) Letecké podniky obou smluvních stran budou mít spravedlivou a stejnou možnost provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách mezi svými zeměmi.
- (b) Při provozování dohodnutých služeb budou určené letecké podniky každé smluvní strany brát v úvahu zájmy určených leteckých podniků druhé smluvní strany tak, aby nezasáhly nevhodným způsobem do služeb, které tyto podniky druhé strany poskytují na týchž linkách, at' již na celých nebo na jejich úsecích.
- (c) Dohodnuté služby poskytované určenými leteckými podniky smluvních stran budou v úzkém souladu s požadavky veřejnosti na přepravu na stanovených linkách a jejich přednostním cílem bude poskytnout při přiměřeném vytížení kapacitu odpovídající běžným a rozumně předpokládaným požadavkům na přepravu cestujících, a nebo zboží, včetně poštovních zásilek, pocházejících z nebo určených pro území státu smluvní strany, která letecký podnik určila. Opatření na přepravu cestujících a zboží, včetně poštovních zásilek, nakládaných a vykládaných na stanovených linkách v místech na území jiných států než toho, který určil letecký podnik, bude provedeno ve shodě s všeobecnými zásadami, podle nichž má být kapacita v souladu:
 - (i) s dopravními požadavky na a z území státu smluvní strany, která letecký podnik určila;
 - (ii) s dopravními požadavky oblasti, již dohodnuté služby prochází, po přihlédnutí k jiným dopravním službám zavedeným leteckými podniky jiných států v této oblasti; a
 - (iii) s požadavky provozu na průletových linkách leteckých podniků.

ČLÁNEK 7

Tarify

- (1)
- (a) Termín "tarif" znamená:
- (i) cenu, která má být účtována za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou poštovních zásilek)
 - (ii) dodatečné zboží, služby nebo další výhody, které budou poskytovány nebo budou přístupné v souvislosti s takovou přepravou, nebo jako záležitost s ní souvisejí nebo na ni navazující; a
 - (iii) ceny, které mají být účtovány za takovéto dodatečné zboží, služby a výhody; a zahrnuje podmínky upravující použitelnost každé takové ceny a poskytování či zpřístupnění každého takového zboží, služeb nebo výhod,
 - (iv) zprostředkovatelskou odměnu placenou leteckým podnikem zprostředkovateli za prodané letenky nebo nákladní listy, které byly vyhotoveny tímto zprostředkovatelem pro přepravu na pravidelných leteckých službách.
- (b) V případech, kdy se tarify pro cestující nebo tarify pro zboží liší podle sezónnosti, dne v týdnu nebo denní doby kdy je let prováděn, směru cesty či podle nějakých jiných okolností, každý dílčí tarif pro cestující nebo zboží bude pokládán za samostatný, ať už byl či nebyl spolu s příslušnými podmínkami předložen příslušným úřadům samostatně.
- (2) Tarify, které budou účtovány určenými leteckými podniky smluvních stran za přepravu mezi územími jejich států budou stanoveny na rozumných úrovních s patřičným přihlédnutím ke všem příslušným činitelům, včetně nákladů na provoz dohodnutých služeb, zájmů uživatelů, rozumného zisku a posouzení trhu; neměly by být neúměrně vysoké a jejich používání nesmí vést k chování, které by znemožňovalo konkurenci a pravděpodobně způsobilo vážnou škodu jinému určenému leteckému podniku či leteckým podnikům. Při posuzování tarifů předložených ke schválení v souladu s níže uvedenými ustanoveními by měly letecké úřady obou smluvních stran brát v úvahu výše uvedené činitele.
- (3) Letecké úřady obou smluvních stran budou používat následující ustanovení pro schvalování tarifů účtovaných určenými leteckými podniky každé smluvní strany pro přepravu mezi místem na území státu jedné smluvní strany a místem na území státu druhé smluvní strany:
- (a) Každý navržený tarif, který by měl být účtován za přepravu mezi územími států obou smluvních stran bude předložen dotyčným určeným leteckým podnikem nebo jeho jménem oběma leteckým úřadům nejméně 30 dní (nebo v takové kratší lhůtě, na které se oba letecké úřady mohou dohodnout) před tím, než má navrhovaný tarif vstoupit v účinnost.
- (b) Takto předložený tarif může být schválen leteckými úřady kdykoliv. Nicméně, s výhradou dvou následujících pododstavců, každý takový tarif bude pokládán za schválený 21 dní po dni, kdy byla žádost o schválení obdržena, pokud se letecké úřady obou smluvních stran vzájemně písemně neinformují ve lhůtě 20 dní poté co žádost obdržely o tom, že s navrhovaným tarifem nesouhlasí.
- (c) Nic v pododstavci (b) výše nebude bránit leteckému úřadu kterékoli smluvní strany jednostranně nepovolit jakýkoliv tarif předložený jedním z jejich vlastních určených leteckých podniků. Takovéto jednostranné opatření bude však přijato pouze tehdy, když bude tomuto leteckému úřadu zřejmé, že navrhovaný tarif je neúměrně vysoký, nebo že jeho používání by mohlo vést k chování, které by znemožňovalo konkurenci a pravděpodobně způsobilo vážnou škodu jinému leteckému podniku či jiným leteckým podnikům.
- (d) Jestliže letecký úřad kterékoliv smluvní strany usoudí bud', že návrh tarifu předložený určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany je neúměrně vysoký, nebo že jeho používání by mohlo vést k chování, které by znemožňovalo konkurenci a

pravděpodobně způsobilo vážnou škodu jinému leteckému podniku či jiným leteckým podnikům, může, do 20 dní po obdržení žádosti, požadovat konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Takové konzultace budou ukončeny ve lhůtě 21 dní poté, co o ně bude požádáno a tarif vstoupí v platnost koncem této lhůty pokud se úřady obou smluvních stran nedohodnou jinak.

- (e) Nehledě na pododstavce (a)-(d) výše, letecké úřady obou smluvních stran nebudou vyžadovat předkládání žádostí o schválení tarifů pro přepravu zboží mezi místy na území jejich států. Takovéto tarify vstoupí v platnost podle rozhodnutí dotyčného leteckého podniku.
 - (f) V případě, že, tarif, který již vstoupil v platnost podle výše uvedených ustanovení je posouzen leteckým úřadem jedné smluvní strany jako působící vážnou škodu jinému leteckému podniku či jiným leteckým podnikům na určité lince či linkách, může si tento letecký úřad vyžádat konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Takové konzultace budou ukončeny ve lhůtě 21 dní poté, co o ně bude požádáno, pokud se úřady obou smluvních stran nedohodnou jinak.
- (4)
- (a) Tarify, které mají být účtovány určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany za přepravu mezi územím státu druhé smluvní strany a třetím státem budou předloženy ke schválení leteckému úřadu druhé smluvní strany. Každý předložený tarif bude schválen, bude-li totožný co do úrovně, podmínek a doby platnosti s tarifem již tímto leteckým úřadem schváleným a používaným určeným leteckým podnikem této druhé smluvní strany pro dopravu mezi jejím územím a územím třetího státu; ale tento letecký úřad může odvolat své schválení, jestliže tarif k němuž bylo provedeno vyrovnání přestal být z jakéhokoliv důvodu používán, případně může změnit podmínky schválení tak, aby odpovídaly jakémoliv schválené změně tarifu, k němuž bylo provedeno vyrovnání.
 - (b) Nehledě na odstavec (a) výše nedudou letecké úřady obou smluvních stran vyžadovat podání žádosti o schválení tarifů, které budou účtovány určenými leteckými podniky jedné smluvní strany za přepravu zboží mezi územím státu druhé smluvní strany a třetím státem.

ČLÁNEK 8

Cla

- (1) Letadla provádějící mezinárodní letecké služby určeného leteckého podniku nebo leteckých podniků každé smluvní strany budou osvobozena od všech cel, spotřebních daní, daně z přidané hodnoty a obdobných vnitrostátních poplatků, stejně jako:
 - (a) následující předměty dovezené určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany na území druhé smluvní strany:
 - (i) zařízení pro opravy, údržbu a obsluhu a jejich součásti;
 - (ii) zařízení pro ochranu před nezákonnými činy včetně součástí pro použití v těchto bezpečnostních zařízeních;
 - (iii) tištěné instruktážní materiály a pomůcky pro výcvik za předpokladu, že tyto pomůcky pro výcvik dovezené na území České republiky budou po použití opět vyvezeny;
 - (iv) doklady leteckého podniku a provozovatelů; a
 - (b) následující předměty dovezené určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany nebo dodané určenému leteckému podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany:
 - (i) zásoby letadla (včetně, avšak nikoliv pouze, takových položek jako potraviny, nápoje a tabák) at' už byly přivezeny nebo naloženy na území státu druhé smluvní strany;
 - (ii) palivo, mazadla a spotřební technický materiál;
 - (iii) náhradní díly včetně motorů;

(c) s výhradou schválení a podle volného uvážení příslušných úřadů odpovědných za cla, spotřebních daní, daně z přidané hodnoty nebo obdobné vnitrostátní poplatky, smluvní strany na území jejího státu jsou předměty dováženy, následující předměty dovezené určeným podnikem jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany:

- (i) zařízení pro obsluhu cestujících a jeho součásti;
- (ii) zařízení pro nakládání zboží a jeho součásti;

za předpokladu, že v každém jednotlivém případě budou pro použití na palubě letadla nebo uvnitř areálu mezinárodního letiště v souvislosti se zřizováním nebo udržováním mezinárodní letecké dopravní služby příslušným určeným leteckým podnikem.

(2) Osvobození od cel, spotřebních daní, daně z přidané hodnoty a obdobných vnitrostátních poplatků se nebude vztahovat na platby vyplývající z nákladů na služby poskytnutých určenému leteckému podniku (podnikům) jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany.

(3) Pokud jde o zařízení a zásoby zmíněné v odstavci (1) tohoto článku, může být požadováno, aby zůstaly pod dohledem nebo kontrolou příslušných orgánů.

(4) Osvobození poskytovaná tímto článkem budou rovněž poskytována v případech, kdy určený letecký podnik či podniky jedné smluvní strany uzavřely ujednání s jiným či jinými leteckými podniky o zapůjčení či převodu předmětů uvedených v odstavci (1) tohoto článku na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že tento jiný či jiné letecké podniky požívají obdobně takováto osvobození od zmíněné druhé smluvní strany.

(5) Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území každé smluvní strany, kteří neopouštějí část letiště vyhrazenou pro tento účel budou, s výjimkou opatření týkajících se ochrany civilního letectví před nezákonnými činy a zabránění obchodování s narkotiky a psychotropními látkami, podrobeni pouze zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu budou osvobozeny od cel a ostatních obdobných dávek. Tento odstavec se nevztahuje na příruční zavazadla cestujících přilétajících na území Evropského společenství (ES) z místa mimo toto území a přestupujících na linku vedenou uvnitř ES.

ČLÁNEK 9

Ochrana civilního letectví před nezákonnými činy

(1) Vzhledem k tomu, že bezpečnost civilních letadel, jejich cestujících a posádky je základní podmínkou pro provádění mezinárodních leteckých služeb, si smluvní strany znovu vzájemně potvrzují, že své závazky týkající se zajištění ochrany civilního letectví před nezákonnými činy (a zejména své závazky podle Chicagské úmluvy, Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu dne 14.září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu dne 16.prosince 1970 a Úmluvy o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu dne 23.září 1971) jsou nedílnou součástí této dohody.

(2) Smluvní strany si na základě žádosti vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činů směřujících k protiprávnímu zmocnění se civilního letadla a dalším protiprávním činům proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letiště a leteckých navigačních zařízení a jakémukoliv jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

(3) Smluvní strany budou ve svých vzájemných vztazích jednat v souladu s Normami pro ochranu civilního letectví před nezákonnými činy a, v rozsahu, v jakém uplatňují Doporučené předpisy stanovené Mezinárodní organizací pro civilní letectví jako Přílohy k Chicagské úmluvě; a budou vyžadovat, aby provozovatelé letadel evidovaných v jejich rejstříku nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo obchodní činnosti nebo stálé sídlo na územích jejich států a provozovatelé letišť na území jejich států, jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně civilního letectví. Normy ochrany civilního letectví zmíněné v tomto odstavci zahrnují všechny odlišnosti oznámené příslušnou smluvní

stranou. Každá smluvní strana bude informovat druhou smluvní stranu o každé odlišnosti od Norem pro ochranu civilního letectví před nezákonnými činy.

(4) Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu budou uplatňována účinná opatření k ochraně letadel, kontrole cestujících a jejich příručních zavazadel a budou prováděny příslušné kontroly u posádek, zboží (včetně zapsaných zavazadel) a palubních zásob před a v průběhu nastupování a nakládání a že tato opatření budou přizpůsobována tak, aby čelila zvýšením ve stupni ohrožení. Každá smluvní strana souhlasí, že od jejích leteckých podniků může být požadováno dodržovat ustanovení o ochraně civilního letectví, zmíněná výše v odstavci (3), vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na území státu této druhé smluvní strany. Každá smluvní strana bude také příznivě posuzovat jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření za účelem čelení určité hrozbě.

(5) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu protiprávního zmocnění se civilního letadla nebo jiného protiprávního činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letiště nebo navigačních zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou usnadněným předáváním zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k co nejrychlejšímu ukončení takového činu nebo hrozby tak, aby byla co nejméně ohrožena bezpečnost lidských životů.

ČLÁNEK 10

Poskytování statistik

Letecký úřad smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany periodické nebo jiné statistické údaje, které mohou být rozumně požadovány za účelem přezkoumání přepravy na dohodnutých službách určenými leteckými podniky smluvní strany, která je v tomto článku zmíněna jako první.

ČLÁNEK 11

Převod výnosů

Každý určený letecký podnik bude mít na požádání právo přepočítat a převést do své země přebytek místních příjmů nad místními výdaji. Přepočet a převod bude povolen bez omezení v běžném tržním devizovém kurzu platném v zemi, z níž má být převod uskutečněn. Samotný převod bude uskutečněn okamžitě a nebude podléhat žádným poplatkům mimo těch, které normálně účtují banky z provedení přepočtu a převodu.

ČLÁNEK 12

Zastoupení leteckého podniku a prodej

(1) Určený letecký podnik či podniky jedné smluvní strany budou oprávněny, v souladu se zákony a předpisy druhé smluvní strany týkajícími se vstupu, pobytu a zaměstnání, vyslat a udržovat na území státu druhé smluvní strany vedoucí, technický a provozní personál a další specialisty, kteří jsou potřební pro poskytování leteckých služeb.

(2) Určené letecké podniky každé smluvní strany budou mít právo uskutečňovat prodej letecké dopravy na území státu druhé smluvní strany buď přímo nebo prostřednictvím zprostředkovatelů jmenovaných určeným leteckým podnikem. Určené letecké podniky každé smluvní strany budou mít právo tuto dopravu prodávat, a jakákoliv osoba ji bude moci volně nakupovat, v místní měně nebo v jakékoli jiné měně, která je volně směnitelná na území, kde bude tento obchod uskutečněn.

ČLÁNEK 13

Uživatelské poplatky

- (1) Žádná smluvní strana nestanoví nebo nepovolí stanovit pro určené letecké podniky druhé smluvní strany poplatky za použití leteckých navigačních služeb a letištních zařízení letadly, jejich posádkami, cestujícími a zbožím vyšší než ty, které jsou placeny jejich vlastními leteckými podniky, které provozují obdobné mezinárodní letecké služby.
- (2) Letecké úřady obou smluvních stran budou podporovat konzultace o uživatelských poplatcích mezi jejich úřady odpovědnými za účtování poplatků a leteckými podniky, které služby a zařízení poskytované těmito účtujícími úřady užívají, a když je to proveditelné, prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Příslušným uživatelům bude předáno odpovídající oznámení jakýchkoli návrhů na změny uživatelských poplatků tak, aby jim bylo umožněno vyjádřit jejich stanovisko dříve, než budou tyto změny provedeny. Letecké úřady obou smluvních stran budou dále podporovat, aby si jejich úřady odpovědné za účtování poplatků a uživatelé vyměňovali příslušné informace o uživatelských poplatcích.

ČLÁNEK 14

Konzultace

- (1) Každá smluvní strana může kdykoliv požádat o konzultaci o provádění, výkladu, používání či změně této dohody nebo o otázkách souladu s touto dohodou. Tyto konzultace budou zahájeny během 60 dnů ode dne, kdy druhá smluvní strana obdrží písemnou žádost, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.
- (2) Bez újmy na postupech stanovených v odstavci (1) výše se mezi leteckými úřady smluvních stran může podle potřeby uskutečnit přímé spojení a konzultace.

ČLÁNEK 15

Řešení sporů

- (1) Vznikne-li mezi smluvními stranami jakýkoliv spor o výklad či používání této dohody, pokusí se jej smluvní strany nejprve vyřešit jednáním.
- (2) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou jej postoupit takové osobě nebo orgánu, na kterém se shodnou, k poradnímu posudku nebo k vydání závazného rozhodnutí podle toho jak se smluvní strany dohodnou, nebo bude, na základě žádosti kterékoliv smluvní strany, předložen k rozhodnutí tribunálu tří rozhodců. Tribunál bude vytvořen podle níže uvedených ustanovení.
- (3) Během 30 dnů po obdržení žádosti o rozhodčí řízení jmenuje každá smluvní strana jednoho rozhodce. Státní příslušník třetího státu, který bude předsedou tribunálu bude jmenován jako třetí rozhodce dohodou těchto dvou rozhodců do 60 dnů poté, co byl jmenován druhý z nich.
- (4) Jestliže nedošlo ve lhůtách výše uvedených k některému jmenování, může kterákoliv ze smluvních stran požádat předsedu Mezinárodního soudního dvora, aby provedl potřebné jmenování během 30 dnů. Jestliže je předseda státním příslušníkem některé ze smluvních stran, nebo mu brání jiný důvod ve výkonu tohoto úkolu, provede jmenování nejstarší místopředseda, který není ke jmenování nezpůsobilý z důvodů státní příslušnosti.

(5) Nestanoví-li tento článek jinak, tribunál si sám stanoví svá procesní pravidla. Tribunál se vynasnaží vydat písemné rozhodnutí do 120 dnů následujících po dni, kdy byl plně ustaven.

(6) Rozhodnutí bude tribunál přijímat na základě většinového hlasování. Rozhodnutí bude pro smluvní strany závazné.

(7) Smluvní strany mohou tribunál požádat o výklad rozhodnutí během 15 dnů poté, co ho obdržely a takový výklad bude poskytnut do 15 dnů po takové žádosti.

(8) Každá smluvní strana ponese své náklady stejně jako náklady rozhodce, kterého jmenovala. Další náklady na tribunál, včetně jakýchkoli výdajů předsedy nebo místopředsedy Mezinárodního soudního dvora při postupu podle odstavce (4) tohoto článku, ponese obě smluvní strany rovným dílem.

ČLÁNEK 16

Změna

Smluvní strany se dohodnou na jakékoliv změně této dohody výměnou nót.

ČLÁNEK 17

Ukončení platnosti

Každá ze smluvních stran může kdykoliv oznámit písmně druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Toto oznámení bude současně zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody skončí o půlnoci (v místě obdržení oznámení) bezprostředně před prvním výročím dne, ve kterém bylo oznámení obdrženo druhou smluvní stranou, pokud výpověď nebyla vzata zpět dohodou obou smluvních stran před uplynutím této lhůty. V případě, že druhá smluvní strana nepotvrdí doručení oznámení o výpovědi, bude se pokládat toto oznámení za doručené 14 dní poté, co ho obdržela Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

ČLÁNEK 18

Registrace

Tato dohoda a všechny výměny nót uskutečněné v souladu s článkem 16 budou zaregistrovány u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

ČLÁNEK 19

Vstup v platnost

(1) Tato dohoda vstoupí v platnost dnem podpisu.

(2) Tato dohoda nahradí mezi smluvními stranami Dohodu mezi vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska a vládou Československé republiky o leteckých dopravních službách mezi jejich zeměmi a přes jejich území, která byla podepsána v Praze dne 15. ledna 1960.

Na důkaz toho níže podepsaní, řádně zmocnění svými vládami, podepsali tuto dohodu.

Dáno v Praze dne 20.března 1998 v anglickém a českém jazyce, přičemž oba texty mají stejnou platnost.

DAVID BROUCHER

PETR MOOS

Za vládu Spojeného království Velké
Británie a Severního Irska

Za vládu České republiky

PŘÍLOHA

Seznam linek

Oddíl I

Linky, které budou provozovány určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky Spojeného království:

Místa ve Spojeném království—mezilehlá místa—místa v České republice—místa za.

Poznámky:

1. Mezilehlá místa nebo místa za mohou být vypuštěna při kterémkoliv letu za předpokladu, že služba začíná nebo končí ve Spojeném království.
2. V mezilehlých místech nemohou být nakládání cestujících, zboží a pošta k vyložení na území České republiky nebo v České republice k vyložení v místě za jejím územím a naopak, s výjimkou, která někdy může být dohodnuta leteckými úřady smluvních stran. Toto omezení se vztahuje rovněž na všechny případy přerušování dopravy.

Oddíl 2

Linky, které budou provozovány určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky České republiky:

Místa v České republice—mezilehlá místa—místa ve Spojeném království—místa za.

Poznámky:

1. Mezilehlá místa nebo místa za mohou být vypuštěna při kterémkoliv letu za předpokladu, že služba začíná nebo končí v České republice.
2. V mezilehlých místech nemohou být nakládání cestujících, zboží a pošta k vyložení na území Spojeného království nebo ve Spojeném království k vyložení v místě za jeho územím a naopak, s výjimkou, která někdy může být dohodnuta leteckými úřady smluvních stran. Toto omezení se vztahuje rovněž na všechny případy přerušování dopravy.

