



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 21.4.2006
KOM(2006) 169 v konečném znění

2006/0058 (CNS)

Návrh

**ROZHODNUTÍ RADY A ZÁSTUPCŮ VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ EVROPSKÉ
UNIE ZASEDAJÍCÍCH V RADĚ**

**o podpisu a prozatímním používání dohody o letecké dopravě mezi Evropským
společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na
druhé straně**

Návrh

**ROZHODNUTÍ RADY A ZÁSTUPCŮ VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ EVROPSKÉ
UNIE ZASEDAJÍCÍCH V RADĚ**

**o uzavření dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými
státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na druhé straně**

(předložené Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

- **Odůvodnění a cíle návrhu**

V rámci mandátu Rady v červnu 2003 byla vyjednána Dohoda o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na druhé straně. Letecké služby mezi EU a USA jsou v současnosti provozovány na základě dvoustranných dohod mezi jednotlivými členskými státy a USA. Tyto dvoustranné dohody obsahují ustanovení, která jsou dle výroku Evropského soudního dvora z listopadu 2002 neslučitelná s právními předpisy Společenství, a je proto důležité, aby byl na úrovni Společenství stanoven nový rámec pro letecké služby mezi EU a USA. V případě této dohody jde o komplexní dohodu pro první fázi a zavazuje obě strany k zahájení jednání ve druhé fázi v rámci vymezeného časového rozpětí. Dohoda splňuje právní požadavky Společenství a poskytne podstatné bezprostřední hospodářské výhody cestujícím a zasilatelům na transatlantických leteckých trasách.

- **Obecné souvislosti**

Mandát k jednání stanovil jako cíl vytvoření otevřeného leteckého prostoru (OAA) mezi EU a USA. Tento prostor má za úkol vytvořit jednotný trh s leteckou dopravou mezi EU a USA, v němž bude umožněn volný tok investic a evropské letecké společnosti a letecké společnosti USA budou moci poskytovat letecké služby bez jakéhokoli omezení i na domácích trzích obou stran. Úplná realizace mandátu vyžaduje zásadní změny právních předpisů ve Spojených státech, zejména zrušení stávajících právních omezení zahraničního vlastnictví a kontroly leteckých společností USA a kabotáže. V USA jsou tyto otázky nadále extrémně politicky citlivé. Z tohoto důvodu mandát výslovně uznává možnost provádět dohodu postupně, ačkoli to vyžaduje, aby existovaly mechanismy k zabezpečení přechodu do dalších fází.

EU přistoupila během jednání na to, že kabotáž nemůže být zahrnuta do dohody pro první fázi, ale dala USA jasně najevo, že dohoda pro první fázi pro ni bude přijatelná pouze tehdy, jestliže bude učiněn smysluplný pokrok směrem ke zrušení omezení vlastnictví a kontroly leteckých společností USA. Dne 2. listopadu 2005 vydalo ministerstvo dopravy USA (DOT) oznámení o návrhu právního předpisu (Notice of Proposed Rulemaking (NPRM)), který znovu interpretuje požadavek právních předpisů týkající se „skutečné kontroly“ leteckých společností USA občany USA, aby se tak rozšířily možnosti investovat a účastnit se řízení leteckých společností USA pro zahraniční občany.

Na základě směrnic pro vyjednávání mandátu finalizovala Komise se Spojenými státy americkými znění dohody při závěrečném kole jednání dne 18. listopadu 2005. Při finalizaci znění dohody EU prohlásila, že Evropské společenství a jeho členské státy při rozhodování, zda přijmou tuto dohodu či nikoli, zhodnotí konečnou právní úpravu, která vzejde z procesu NPRM. Přijetí rozhodnutí Rady je podmíněno předcházejícím přijetím konečné právní úpravy ministerstvem dopravy USA, kterou Rada musí ohodnotit jako úpravu přinášející jasně, významné a dalekosáhlé změny politiky USA v této oblasti. Bude-li konečná právní úprava zveřejněna včas a hodnocení Rady bude

kladné, dojde k podpisu dohody v první polovině roku 2006.

- **Stávající ustanovení v oblasti návrhu**

Ustanovení dohody nahrazují 20 stávajících dvoustranných dohod o leteckých službách mezi členskými státy a Spojenými státy.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Uzavření dohody o letecké dopravě se Spojenými státy je dlouhodobou prioritou EU a představuje klíčový prvek pro rozvoj vnější politiky EU v oblasti letectví, jak vyplývá ze sdělení Komise KOM(2005) 79 v konečném znění „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“. Dohoda také podpoří základní cíl vnější politiky Společenství v oblasti letectví uvedením stávajících dvoustranných dohod o leteckých službách do souladu s právními předpisy Společenství.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Během procesu vyjednávání Komise velkou měrou konzultovala zúčastněné strany, zejména prostřednictvím pravidelných zasedání konzultativního fóra složeného ze zástupců leteckých dopravců, letišť a organizací práce.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

S konzultativním fórem se konalo více než 10 zasedání, během nichž byly všechny body jednání podrobně projednány. Při přípravě vyjednávacího postoje Společenství byly všechny komentáře zúčastněných stran řádně zohledněny.

- **Sběr a využití odborných konzultací**

Externích odborných konzultací nebylo zapotřebí.

- **Posouzení dopadů**

Dohoda představuje významný první krok na cestě ke konečnému cíli EU, kterým je vytvoření otevřeného leteckého prostoru mezi EU a USA. Zpráva vypracovaná pro Komisi v roce 2002 konzultanty USA (Brattle Group) odhaduje, že otevřený letecký prostor mezi EU a USA zvýší počet cestujících ročně o 17 milionů a výhody pro spotřebitele o nejméně 5 miliard EUR ročně a podpoří zaměstnanost na obou stranách Atlantského oceánu.

Dohoda zřizuje smíšený výbor, který bude odpovědný za přezkum provádění dohody a jejích účinků.

3) PRÁVNÍ PRVKY NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Dohoda představuje komplexní dohodu pro první fázi, které nahradí stávající dvoustranné dohody uzavřené členskými státy se Spojenými státy. Dohoda ruší všechna stávající omezení práv leteckých dopravců Společenství a Spojených států týkající se provozování letecké dopravy mezi místy v Evropském společenství a místy ve Spojených státech. V tomto ohledu se dohodou ruší překážky bránící leteckým dopravcům Společenství využívat práva usazování ve Společenství, včetně práva na nediskriminační přístup na trh, ve vztahu k poskytování leteckých služeb do Spojených států a z nich, na které poukázal Soudní dvůr Evropských společenství ve věcech C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 and C-476/98.

- **Právní základ**

Ustanovení čl. 80 odst. 2 Smlouvy ve spojení s čl. 300 odst. 2 prvním pododstavcem první větou a čl. 300 odst. 3 prvním pododstavcem.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství.

Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu z tohoto důvodu / těchto důvodů:

Dohoda obsahuje nová ustanovení na úrovni Společenství, upravující poskytování transatlantických leteckých služeb, která nahradí stávající ujednání učiněná jednotlivými členskými státy. Dohoda vytváří jednotné podmínky přístupu na trh pro všechny letecké dopravce Společenství zároveň a stanoví novou úpravu pro spolupráci Evropského společenství a Spojených států v oblasti právních a správních předpisů, zejména pro bezpečné, chráněné a účinné provozování transatlantických leteckých služeb. Bude posílena zejména spolupráce v záležitostech týkajících se bezpečnosti a ochrany bezpečnosti letectví. Dále budou zavedena nová ustanovení pro spolupráci mezi orgány pro hospodářskou soutěž každé strany, která se týkají použití jejich příslušných režimů hospodářské soutěže na mezinárodní letectví s vlivem na transatlantický trh. Těchto ujednání je možno dosáhnout pouze na úrovni Společenství, protože zahrnují mnoho oblastí spadajících do výlučné pravomoci Společenství.

Opatření Společenství může lépe dosáhnout cílů návrhu z tohoto důvodu / těchto důvodů:

Dohoda umožňuje současné rozšíření podmínek, které stanovila, na 25 členských států a tím, že bez jakékoli diskriminace používá stejná pravidla znamená přínos pro všechny letecké dopravce Společenství bez ohledu na jejich státní příslušnost. Tito dopravci mohou nyní volně provozovat své služby z jakéhokoli místa v Evropské unii do jakéhokoli místa ve Spojených státech.

Zrušení všech omezení přístupu na trh mezi EU a Spojenými státy přiláká na trh nejen nové účastníky a vytvoří příležitosti pro provozování služeb na méně využívaných

letištích, ale také usnadní konsolidaci mezi leteckými dopravci Společenství.

Dohoda zabezpečí přístup k obchodním příležitostem pro všechny letecké dopravce Společenství, jako je poskytování letadel s posádkou leteckým dopravcům USA, čehož žádný členský stát nedosáhl samostatným vyjednáváním. Jedním z hlavních cílů mandátu je vytvořit rovné podmínky mezi všemi leteckými dopravci EU a USA a to vyžaduje intenzivní spolupráci v oblasti právních a správních předpisů, kterou může zajistit pouze úroveň Společenství.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Bude zřízen smíšený výbor za účelem diskuze o záležitostech souvisejících s prováděním této dohody. Smíšený výbor bude podporovat výměny nových iniciativ nebo vývoje v oblasti právních a správních předpisů na úrovni odborníků a zváží možné oblasti pro další rozvoj této dohody. Smíšený výbor se bude skládat ze zástupců Komise a členských států.

Členské státy budou nadále provádět tradiční správní úkoly, které vykonávají v souvislosti s mezinárodní leteckou dopravou, ale podle společných jednotně používaných pravidel.

- **Volba nástrojů**

Navrhované nástroje: jiné.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z těchto důvodů:

Vnější vztahy v oblasti letectví mohou být upraveny pouze na základě mezinárodních dohod .

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

**ROZHODNUTÍ RADY A ZÁSTUPCŮ VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ EVROPSKÉ
UNIE ZASEDAJÍCÍCH V RADĚ**

**o podpisu a prozatímním používání dohody o letecké dopravě mezi Evropským
společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na
druhé straně**

**RADA EVROPSKÉ UNIE A ZÁSTUPCI VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ ZASEDAJÍCÍ V
RADĚ**

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 ve
spojení s čl. 300 odst. 2 prvním pododstavcem první větou této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise vyjednala jménem Společenství a členských států se Spojenými státy americkými dohodu o letecké dopravě (dále jen „dohoda“).
- (2) Dohoda byla parafována dne.....;
- (3) Dohoda by měla být s ohledem na pozdější možné uzavření podepsána a prozatímně používána Společenstvím a členskými státy.
- (4) V současnosti právní předpisy Spojených států mezi jiným vyžadují k získání licence dopravce USA, aby letecká společnost byla pod „skutečnou kontrolou“ občanů USA. Tento požadavek byl vyložen ministerstvem dopravy USA v prohlášení o obecné politice v hlavě 14 části 399.88 Kodexu federálních právních předpisů (Code of Federal Regulations) (dále jen „CFR 14 část 399.88“);
- (5) Dohoda je založena na shodě v tom, že Spojené státy použijí výklad požadavku právních předpisů ohledně „skutečné kontroly“, který je zformulován ministerstvem dopravy v CFR 14 části 399.88, způsobem, který poskytne státním příslušníkům členských států, kteří investovali do letecké společnosti Spojených států, možnost mít patřičný vliv na obchodní provozování této letecké společnosti. Pokud by proto letecké úřady nebo soudy Spojených států nevykládaly nebo nepoužívaly CFR 14 část 399.88 uvedeným způsobem, nebo by bylo uvedené ustanovení změněno, zrušeno, vzato zpět nebo prohlášeno za neplatné, kromě případů jeho nahrazení jiným ustanovením poskytujícím investorům Společenství alespoň stejně příznivé zacházení s, Společenství a členské státy by musely od prozatímního používání této dohody odstoupit;
- (6) je nutné stanovit procesní úpravu rozhodování o případném odstoupení od prozatímního používání této dohody. Je také nezbytné stanovit příslušnou procesní úpravu pro účast Společenství a členských států ve smíšeném výboru zřízeném článkem 17 dohody a účast v rozhodčích řízeních podle článku 18 dohody, jakož i

provádění některých ustanovení dohody ohledně ochrany, bezpečnosti, provozních práv a veřejné podpory.

ROZHODLY TAKTO:

Článek 1 (Podpis)

S ohledem na pozdější možné uzavření dohody je předseda Rady oprávněn určit osobu zmocněnou podepsat jménem Společenství dohodu o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy na druhé straně. Znění dohody se připojuje k tomuto rozhodnutí.

Článek 2 (Prozatímní používání)

1. Do doby vstupu dohody v platnost ji Společenství a členské státy prozatímně použijí ode dne [...].
2. Rozhodnutí o odstoupení od prozatímního používání dohody a jeho oznámení Spojeným státům v souladu s čl. 24 odst. 2 dohody a rozhodnutí o vzetí tohoto oznámení zpět přijme Rada jednomyslně jménem Společenství a členských států na základě návrhu Komise.
3. Pokud Rada postupem podle odstavce 2 stanoví, že:
 - a) letecké úřady nebo soudy Spojených států vykládají nebo používají CFR 14 část 399.88 nebo jakékoli následné ustanovení způsobem, který neposkytne státním příslušníkům členských států, kteří investovali do letecké společnosti Spojených států, možnost mít patřičný vliv na obchodní provozování této letecké společnosti s výjimkou záležitostí týkajících se ochrany, bezpečnosti a závazků civilního rezervního letového parku; nebo
 - b) CFR 14 část 399.88 nebo jakékoli následné ustanovení je změněno způsobem, který poskytuje státním příslušníkům členských států, kteří investovali do letecké společnosti Spojených států, méně příznivé zacházení než CFR 14 část 399.88; nebo
 - c) CFR 14 část 399.88 nebo jakékoli následné ustanovení je vzato zpět, zrušeno či prohlášeno za neplatné, kromě případů, kdy je nahrazeno dalším ustanovením, které poskytuje státním příslušníkům členských států, kteří investovali do letecké společnosti Spojených států, alespoň stejně příznivé zacházení jako CFR 14 část 399.88

zašle oznámení podle čl. 24 odst. 2 dohody.

Článek 3 (Smíšený výbor)

1. Společenství a členské státy jsou zastoupeny ve smíšeném výboru zřízeném článkem 17 dohody Komisí, které jsou nápomocní zástupci členských států.

2. Komise stanoví postoj, který má Společenství a jeho členské státy přijmout v rámci smíšeného výboru, pokud jde o záležitosti, na které se vztahují články 17 nebo 19 dohody, nebo o jiné záležitosti, u kterých se nevyžaduje přijetí rozhodnutí s právními účinky. Ve všech ostatních případech přijímá postoj Společenství a jeho členských států Rada, která rozhodne na základě návrhu Komise kvalifikovanou většinou.

Článek 4 (Rozhodčí řízení)

1. Komise zastupuje Společenství a členské státy v rozhodčích řízeních podle článku 18 dohody.
2. Rozhodnutí o pozastavení použití výhod podle čl. 18 odst. 7 dohody přijme Rada na základě návrhu Komise. Rada rozhodne kvalifikovanou většinou.
3. Komise s pomocí zvláštního výboru zástupců členských států, které jmenuje Rada, rozhodne o jakémkoli dalším vhodném opatření podle článku 18 dohody.

Článek 5 (Provozní práva)

1. Členské státy informují předem Komisi o jakémkoli rozhodnutí, které hodlají přijmout podle článku 4 nebo 5 dohody.
2. Pokud Komise kdykoli dospěje k závěru, že rozhodnutí, které členský stát přijal nebo hodlá přijmout podle článku 4 nebo 5 dohody, je neslučitelné s touto dohodou, vyzve uvedený členský stát v rozhodnutí, aby přijal vhodné opatření k dodržení souladu s dohodou. Komise informuje o tomto rozhodnutí Radu a ostatní členské státy. Jakýkoli členský stát může Radě předložit rozhodnutí Komise ve lhůtě 10 pracovních dnů od jeho oznámení. Rada může přijmout odlišné rozhodnutí ve lhůtě jednoho měsíce od jeho obdržení. Rada rozhodne kvalifikovanou většinou.

Článek 6 (Bezpečnost)

Členské státy informují neprodleně Komisi o všech žádostech nebo oznámeních, které podaly nebo přijaly podle článku 7 dohody.

Článek 7 (Ochrana)

Členské státy informují neprodleně Komisi o všech žádostech nebo oznámeních, které podaly nebo přijaly podle článku 8 dohody.

Článek 8 (Veřejné dotace a podpora)

1. Domnívá-li se členský stát, že dotace či podpora zvažovaná či poskytnutá veřejným subjektem na území Spojených států, bude mít nepříznivý vliv na hospodářskou soutěž, jak je uvedeno v článku 13 odst. 2 dohody, může na tuto skutečnost upozornit Komisi, která se může na tento subjekt obrátit nebo si vyžádat zasedání smíšeného výboru zřízeného článkem 17 dohody.

2. Členské státy informují neprodleně Komisi, pokud se na ně obrátí Spojené státy podle čl. 13 odst. 3 dohody.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda / předsedkyně

Návrh

**ROZHODNUTÍ RADY A ZÁSTUPCŮ VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ EVROPSKÉ
UNIE ZASEDAJÍCÍCH V RADĚ**

**o uzavření dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými
státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na druhé straně**

**RADA EVROPSKÉ UNIE A ZÁSTUPCI VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ ZASEDAJÍCÍ V
RADĚ**

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 ve spojení s čl. 300 odst. 2 prvním pododstavcem první větou a s čl. 300 odst. 3 prvním pododstavcem této smlouvy,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu¹,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise vyjednala jménem Společenství a členských států se Spojenými státy americkými dohodu o letecké dopravě (dále jen „dohoda“).
- (2) Dohoda byla podepsána dne....;
- (3) Tato dohoda by měla být schválena Komisí i členskými státy;
- (4) v současnosti právní předpisy Spojených států mezi jiným vyžadují k získání licence dopravce USA, aby letecká společnost byla pod „skutečnou kontrolou“ občanů USA. Tento požadavek byl vyložen ministerstvem dopravy USA v prohlášení o obecné politice v hlavě 14 části 399.88 Kodexu federálních právních předpisů (Code of Federal Regulations) (dále jen „CFR 14 část 399.88“);
- (5) Dohoda je založena na shodě v tom, že Spojené státy použijí výklad požadavku právních předpisů ohledně „skutečné kontroly“, který je zformulován ministerstvem dopravy v CFR 14 části 399.88, způsobem, který poskytne státním příslušníkům členských států, kteří investovali do letecké společnosti Spojených států, možnost mít patřičný vliv na obchodní provozování této letecké společnosti. Pokud by proto letecké úřady nebo soudy Spojených států nevykládaly nebo nepoužívaly CFR 14 část 399.88 uvedeným způsobem, nebo by bylo uvedené ustanovení změněno, zrušeno, vzato zpět nebo prohlášeno za neplatné, kromě případů jeho nahrazení jiným ustanovením poskytujícím investorům Společenství alespoň stejně příznivé zacházení, Společenství a členské státy by musely od prozatímního používání této dohody odstoupit.

¹ Úř. věst. C ...

- (6) je nutné stanovit procesní úpravu rozhodování o případném ukončení platnosti této dohody. Je také nezbytné stanovit příslušnou procesní úpravu pro účast Společenství a členských států ve smíšeném výboru zřízeném článkem 17 dohody a účast v rozhodčích řízeních podle článku 18 dohody, jakož i provádění některých ustanovení dohody ohledně bezpečnosti, ochrany, provozních práv a veřejné podpory.

ROZHODLY TAKTO:

Článek 1 (Schválení)

1. Dohoda o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na druhé straně se schvaluje jménem Společenství. Znění dohody se připojuje k tomuto rozhodnutí.
2. Po dokončení svých vnitřních postupů pro vstup dohody v platnost předá každý členský stát sekretariátu Rady diplomatickou nótu podle článku 25 dohody.
3. Předseda Rady je oprávněn určit osobu zmocněnou doručit Spojeným státům jménem Společenství a členských států diplomatické nóty podle článku 25 dohody.

Článek 2(Ukončení platnosti)

1. Rozhodnutí o ukončení platnosti dohody a jeho oznámení Spojeným státům v souladu se článkem 22 dohody a rozhodnutí o vzetí tohoto oznámení zpět přijme Rada jednomyslně jménem Společenství a členských států na základě návrhu Komise.
2. Pokud Rada postupem podle odstavce 2 stanoví, že:
 - a) letecké úřady nebo soudy Spojených států vykládají nebo používají CFR 14 část 399.88 nebo jakékoli následné ustanovení způsobem, který neposkytne státním příslušníkům členských států, kteří investovali do letecké společnosti Spojených států, možnost mít patřičný vliv na obchodní provozování této letecké společnosti s výjimkou záležitostí týkajících se bezpečnosti, ochrany bezpečnosti letectví a závazků civilního rezervního letového parku; nebo
 - b) CFR 14 část 399.88 nebo jakékoli následné ustanovení je změněné způsobem, který poskytuje státním příslušníkům členských států, kteří investovali do letecké společnosti Spojených států, méně příznivé zacházení než CFR 14 část 399.88; nebo
 - c) CFR 14 část 399.88 nebo jakékoli následné ustanovení je vzato zpět, zrušeno či prohlášeno za neplatné, kromě případů, kdy je nahrazeno dalším ustanovením, které poskytuje státním příslušníkům členských států, kteří investovali do letecké společnosti Spojených států, alespoň stejně příznivé zacházení jako CFR 14 část 399.88

zašle oznámení podle čl. 22 dohody.

Článek 3 (Smíšený výbor)

1. Společenství a členské státy jsou zastoupeny ve smíšeném výboru zřízeném podle článku 17 dohody Komisi, které jsou nápomocni zástupci členských států.
2. Komise stanoví postoj, který má Společenství a jeho členské státy přijmout v rámci smíšeného výboru, pokud jde o záležitosti, na které se vztahují články 17 nebo 19 dohody, nebo o jiné záležitosti, u kterých se nevyžaduje přijetí rozhodnutí s právními účinky. Ve všech ostatních případech přijímá postoj Společenství a jeho členských států Rada, která rozhodne na základě návrhu Komise kvalifikovanou většinou.

Článek 4 (Rozhodčí řízení)

1. Komise zastupuje Společenství a členské státy v rozhodčích řízeních podle článku 18 dohody.
2. Rozhodnutí o pozastavení použití výhod podle čl. 18 odst. 7 dohody přijme Rada na základě návrhu Komise. Rada rozhodne kvalifikovanou většinou.
3. Komise s pomocí zvláštního výboru zástupců členských států, které jmenuje Rada, rozhodne o jakémkoli dalším vhodném opatření podle článku 18 dohody.

Článek 5 (Provozní práva)

1. Členské státy informují předem Komisi o jakémkoli rozhodnutí, které hodlají přijmout podle článku 4 nebo 5 dohody.
2. Pokud Komise kdykoli dospěje k závěru, že rozhodnutí, které členský stát přijal nebo hodlá přijmout podle článku 4 nebo 5 dohody, je neslučitelné s touto dohodou, vyzve uvedený členský stát v rozhodnutí, aby přijal vhodné opatření k dodržení souladu s dohodou. Komise informuje o tomto rozhodnutí Radu a ostatní členské státy. Jakýkoli členský stát může Radě předložit rozhodnutí Komise ve lhůtě 10 pracovních dnů od jeho oznámení. Rada může přijmout odlišné rozhodnutí ve lhůtě jednoho měsíce od jeho obdržení. Rada rozhodne kvalifikovanou většinou.

Článek 6 (Bezpečnost)

Členské státy informují neprodleně Komisi o všech žádostech nebo oznámeních, které podaly nebo přijaly podle článku 7 dohody.

Článek 7 (Ochrana)

Členské státy informují neprodleně Komisi o všech žádostech nebo oznámeních, které podaly nebo přijaly podle článku 8 dohody.

Článek 8 (Veřejné dotace a podpora)

1. Domnívá-li se členský stát, že dotace či podpora zvažovaná či poskytnutá veřejným subjektem na území Spojených států, bude mít nepříznivý vliv na hospodářskou soutěž, jak je uvedeno v článku 13 odst. 2 dohody, může na tuto skutečnost upozornit Komisi, která se může na tento subjekt obrátit nebo si vyžádat zasedání smíšeného výboru zřízeného článkem 17 dohody.
2. Členské státy informují neprodleně Komisi, pokud se na ně obrátí Spojené státy podle čl. 13 odst. 3 dohody.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda / předsedkyně

PŘÍLOHA

DOHODA O LETECKÉ DOPRAVĚ

SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ (dále jen „Spojené státy“) na jedné straně; a

RAKOUSKÁ REPUBLIKA,

BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ,

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,

REPUBLIKA MALTA,

NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

POLSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

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,

vedeny přáním podporovat systém mezinárodního letectví s minimálními vládními zásahy a regulací, založený na hospodářské soutěži mezi leteckými společnostmi na trhu;

vedeny přáním usnadňovat rozvoj mezinárodních leteckých dopravních příležitostí, včetně uspokojení potřeb cestujících a zasilatelů v oblasti vyhovujících služeb letecké dopravy prostřednictvím rozvoje sítě letecké dopravy;

vedeny přáním umožnit leteckým společnostem nabízet cestujícím a zasilatelům konkurenceschopné ceny a služby na otevřených trzích;

vedeny přáním, aby všechna odvětví leteckého dopravního průmyslu, včetně pracovníků leteckých podniků, mohla využít liberalizované dohody;

vedeny přáním zajistit nejvyšší stupeň bezpečnosti a ochrany mezinárodní letecké dopravy a znovu potvrzující své vážné znepokojení týkající se činů a hrozeb vůči letadlům, které ohrožují bezpečnost osob nebo majetku, nepříznivě ovlivňují provoz letecké dopravy a podřývají důvěru veřejnosti v bezpečnost civilního letectví;

berouce na vědomí Úmluvu o mezinárodním civilním letectví předloženou k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944;

uznávající, že státní subvence mohou mít negativní vliv na hospodářskou soutěž leteckých podniků a mohou ohrozit základní cíle této dohody;

potvrzující význam ochrany životního prostředí při rozvoji a provádění mezinárodní letecké politiky;

berouce na vědomí význam ochrany spotřebitelů, včetně ochrany poskytované Úmluvou o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu uzavřenou v Montrealu dne 28. května 1999;

zamýšlející vycházet ze systému stávajících dohod s cílem otevřít přístup k trhům a zvyšující výhody pro spotřebitele, letecké podniky, pracovníky a veřejnost na obou stranách Atlantského oceánu;

zamýšlející vytvořit precedens celosvětového významu pro podporu výhod liberalizace v tomto klíčovém hospodářském odvětví;

se dohodly takto:

Článek 1

Definice

Pro účely této dohody, pokud není stanoveno jinak, výrazem:

1. „dohoda“ se rozumí tato dohoda, její přílohy a jakékoli jejich změny;
2. „letecká doprava“ se rozumí přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty, odděleně nebo v kombinaci, nabídnutá veřejnosti za úplatu nebo nájemné;
3. „úmluva“ se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví předloženou k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje:
 - a) jakoukoli změnu, která vstoupila v platnost podle čl. 94 písm. a) úmluvy a byla ratifikována Spojenými státy a příslušným členským státem nebo příslušnými členskými státy a
 - b) jakoukoli přílohu nebo její změnu přijatou podle čl. 90 úmluvy, pokud je taková příloha či změna v dané době platná pro Spojené státy a příslušný členský stát nebo příslušné členské státy;
4. „úplné náklady“ se rozumějí náklady na provedené služby zvýšené o přiměřenou sazbu správní režie;
5. „mezinárodní letecká doprava“ se rozumí letecká doprava, která prochází vzdušným prostorem nad územím více než jednoho státu;
6. „strana“ se rozumí Spojené státy nebo Evropské společenství a jeho členské státy;
7. „cena“ se rozumí tarif, sazba nebo poplatek za přepravu cestujících, jejich zavazadel a/nebo nákladu (s výjimkou poštovních zásilek), která je požadována při letecké dopravě, včetně případné pozemní dopravy ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou zpoplatněné leteckými společnostmi a jejich agenty, jakož i podmínky upravující použitelnost takového tarifu, sazby nebo poplatku;
8. „přistání pro neobchodní účely“ se v letecké dopravě rozumí přistání za jakýmkoli jiným účelem, než je nakládání nebo vykládání cestujících, zavazadel, nákladu a/nebo pošty;
9. „území“ se v případě Spojených států rozumějí pozemní oblasti (pevnina a ostrovy), vnitrozemské vody a teritoriální moře, na které se vztahuje jejich svrchovanost nebo soudní pravomoc, a v případě Evropského společenství a jeho členských států pozemní oblasti (pevnina a ostrovy), vnitrozemské vody a teritoriální moře, na které se použije Smlouva o založení Evropského společenství, a za podmínek stanovených v uvedené smlouvě a jakémkoli nástroji, který se stane nástupcem této smlouvy; tato dohoda se použije na letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království ve sporech o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází; použitelnost této dohody na letiště Gibraltar se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království ze dne 2. prosince 1987; a

10. „uživatelský poplatek“ se rozumí poplatek uložený leteckým společností za použití letiště, letištního zařízení na ochranu životního prostředí, leteckých navigačních zařízení, prostředků nebo služeb na ochranu bezpečnosti letectví, včetně souvisejících služeb a zařízení.

Článek 2

Spravedlivé a rovné příležitosti

Každá strana umožní leteckým společnostem 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 udělí druhé straně k provádění mezinárodní letecké dopravy leteckými společnostmi druhé strany tato práva:
 - a. právo létat bez přistání nad územím jejího státu;
 - b. právo přistávat na území jejího státu pro neobchodní účely;
 - c. právo vykonávat mezinárodní leteckou dopravu mezi místy na těchto trasách:
 - i. v případě leteckých společností Spojených států (dále jen „letecké společnosti USA“): z míst ležících za Spojenými státy přes Spojené státy a mezilehlá místa do jakéhokoli místa nebo míst v jakémkoli členském státu nebo státech a za nimi; a v případě služeb určených jen k přepravě náklad: mezi jakýmkoli členským státem a jakýmkoli místem nebo místy (včetně míst v jakýchkoli členských státech);
 - ii. pro letecké společnosti Evropského společenství a jeho členských států (dále jen „letecké společnosti Společenství“) a v případě služeb určených pouze k přepravě nákladu mezi Spojenými státy a jakýmkoli místem či místy; a
 - d. práva jinak stanovená v této dohodě.
2. Každá letecká společnost 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. poskytovat služby za místy, mezi místy, mimo místa i na místech na územích stran, a to v jakékoli kombinaci a pořadí;
 - d. vynechat přistání na jakémkoli místě nebo místech;

- e. přenést dopravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo na jakémkoli místě;
- f. poskytovat služby za 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. dělat mezipřistání na jakýchkoli místech uvnitř či vně území jedné ze stran;
- h. vykonávat tranzitní dopravu přes území druhé strany; a
- i. kombinovat dopravu stejným letadlem bez ohledu na to, kde tato doprava začala;

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

- 3. Ustanovení odstavce 1 tohoto článku se použije za předpokladu, že s výhradou služeb určených pouze k přepravě nákladu je doprava součástí služby poskytované Spojeným státům v případě leteckých společností USA, nebo služby poskytované členskému státu v případě leteckých společností Společenství.
- 4. Každá strana umožní každé letecké společnosti určit na základě obchodních faktorů na trhu frekvenci a kapacitu mezinárodní letecké dopravy, kterou nabídne. V souladu s tímto právem žádná strana jednostranně neomezí objem dopravy, frekvenci nebo pravidelnost služby, typ nebo typy letadel provozovaných leteckými společnostmi druhé strany, ani nebude vyžadovat registraci letových řádů, programů charterových letů nebo provozních plánů leteckými společnostmi druhé strany, s výjimkou požadavků týkající se celních, technických, provozních nebo environmentálních důvodů (v souladu s článkem 14) na základě jednotných podmínek v souladu s článkem 15 dohody.
- 5. Každá letecká společnost může vykonávat mezinárodní leteckou dopravu, aniž by byla omezena možnost změny typu nebo počtu provozovaných letadel v jakémkoli místě, pokud s výjimkou služeb určených jen k přepravě nákladu je doprava součástí služby poskytované Spojeným státům v případě leteckých společností USA, nebo služby poskytované členskému státu v případě leteckých společností Společenství.
- 6. Žádné ustanovení této dohody neopravňuje:
 - a. letecké společnosti USA na území jakéhokoli členského státu vzít na palubu cestující, zavazadla, náklad nebo poštu, které jsou přepravovány za úhradu a jsou určeny pro jiné místo na území uvedeného členského státu;
 - b. letecké společnosti Společenství na území Spojených států vzít na palubu cestující, zavazadla, náklad nebo poštu, které jsou přepravovány za úhradu a jsou určeny pro jiné místo na území Spojených států;

Článek 4

Oprávnění

Po obdržení žádosti od letecké společnosti jedné strany ve formě a způsobem, které jsou předepsány pro provozní oprávnění a technická povolení, udělí druhá strana příslušná oprávnění a povolení s minimálním procedurálním zdržením za předpokladu, že:

- a. v případě letecké společnosti USA podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola uvedené letecké společnosti náleží Spojeným státům, státním příslušníkům USA nebo oběma;
- b. v případě letecké společnosti Společenství podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola uvedené letecké společnosti náleží členskému státu nebo členským státům, jejich státním příslušníkům nebo oběma;
- c. letecká společnost splňuje podmínky stanovené právními a správními předpisy, které strana posuzující žádost nebo žádosti běžně uplatňuje na provoz mezinárodní letecké dopravy; a
- d. dodržuje a provádí ustanovení článku 7 (Bezpečnost) a článku 8 (Ochrana bezpečnosti letectví).

Článek 5

Zrušení oprávnění

1. Každá strana může zrušit, pozastavit nebo omezit provozní oprávnění nebo technická povolení nebo jiným způsobem pozastavit či omezit provoz letecké společnosti druhé strany, pokud:
 - a. v případě letecké společnosti USA podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola uvedené letecké společnosti nenáleží Spojeným státům, státním příslušníkům USA nebo oběma;
 - b. v případě letecké společnosti Společenství podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola uvedené letecké společnosti nenáleží členskému státu nebo členským státům, jejich státním příslušníkům nebo oběma; nebo
 - c. uvedená letecká společnost neplní požadavky právních a správních předpisů uvedených v článku 6 (Použití právních předpisů) této dohody.
2. Pokud není nutné provést okamžité opatření k zabránění dalšímu porušování odst. 1 písm. c) tohoto článku, bude výkon práv stanovených tímto článkem uplatněn teprve po poradě se druhou stranou.
3. Tento článek neomezuje práva žádné strany odebrat, zrušit nebo omezit oprávnění nebo stanovit podmínky k provoznímu oprávnění nebo technickému povolení letecké společnosti nebo leteckých společností druhé strany v souladu s ustanoveními článku 7 (Bezpečnost) nebo článku 8 (Ochrana bezpečnosti letectví).

Článek 6

Použití právních předpisů

1. Právní a správní předpisy jedné strany, které se týkají vstupu letadel vykonávajících mezinárodní leteckou dopravou na její území nebo odletu z něho, nebo provozu a navigace těchto letadel během pobytu na jejím území, se použijí pro letadla letecké společnosti druhé strany a měly by být těmito letadly při přiletu na území první strany, odletu z něho nebo pobytu na něm dodržovány.
2. Cestující, posádka nebo náklad leteckých společností jedné strany, nebo jejich jménem, dodržují při vstupu a pobytu na území druhé strany a při jeho opuštění právní a správní předpisy platné na jejím území, které se týkají vstupu nebo odletu cestujících, posádky nebo nákladu přepravovaného letadly (včetně předpisů týkajících se vstupu, odbavení, přistěhovalství, pasů, cel a karantény nebo v případě pošty poštovních předpisů).

Článek 7

Bezpečnost

1. Odpovědné orgány stran uznají pro účely provozování letecké dopravy podle této dohody osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o způsobilosti a licence vydané nebo schválené druhou stranou za platné a mající nadále platnost za předpokladu, že požadavky na tato osvědčení nebo licence jsou alespoň rovnocenné minimálním normám, které mohou být stanoveny podle úmluvy. Odpovědné orgány však mohou pro účely letu nad územím svého vlastního státu odmítnout uznat za platná osvědčení o způsobilosti a licence udělené nebo schválené svým vlastním státním příslušníkům těmito jinými orgány.
2. Odpovědné orgány jedné strany mohou požádat o konzultace jiné odpovědné orgány ohledně jimi dodržovaných bezpečnostních norem, které se týkají leteckých zařízení, leteckých posádek, letadel a provozu leteckých společností pod dohledem uvedených orgánů. Tyto konzultace se uskuteční do 45 dnů od podání žádosti, pokud není dohodnuto jinak. Pokud po těchto konzultacích žádající odpovědné orgány shledají, že uvedené orgány nedodržují a neprovádějí bezpečnostní normy a požadavky v těchto oblastech účinným způsobem, alespoň na úrovni rovnocenné minimálním normám, které mohou být stanoveny podle úmluvy, žádající odpovědné orgány oznámí uvedeným orgánům tato zjištění a kroky považované za nutné k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito minimálními normami, a uvedené orgány přijmou příslušná nápravná opatření. Žádající odpovědné orgány si vyhrazují právo odebrat, zrušit nebo omezit provozní oprávnění nebo technické povolení letecké společnosti nebo společností, nad kterými vykonávají uvedené orgány dohled nad bezpečností, v případě, že uvedené orgány nepřijmou příslušná nápravná opatření v přiměřené době, a přijmout neprodleně opatření vůči této letecké společnosti nebo společnostem, pokud je to důležité pro to, aby se zabránilo dalšímu neplnění povinnosti dodržovat a provádět výše uvedené normy a požadavky, které má za následek bezprostřední hrozbu pro letovou bezpečnost.

3. Evropská komise současně obdrží všechny žádosti a oznámení podle tohoto článku.
4. Ustanovení tohoto článku nebrání odpovědným orgánům stran vést rozhovory o bezpečnosti včetně rozhovorů týkajících se běžného používání bezpečnostních norem a požadavků nebo mimořádných událostí, které mohou čas od času nastat.

Článek 8

Ochrana

1. V souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva strany znovu potvrzují, že jejich vzájemná povinnost chránit bezpečnost civilního letectví proti protiprávním činům tvoří nedílnou součást této dohody. Aniž je omezena obecná platnost jejich práv a povinností podle mezinárodního práva, jednájí 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 letištích 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 bezpečnost civilního letectví, včetně zabránění protiprávnímu zmocnění se civilních letadel a jiným protiprávním činům ohrožujícím bezpečnost těchto letadel, jejich cestujících, posádky, letišť a leteckých navigačních zařízení.
3. Strany postupují ve vzájemných vztazích v souladu s normami týkajícími se ochrany a příslušnými doporučenými postupy stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označenými jako přílohy úmluvy; vyžadují, aby provozovatelé jimi registrovaných letadel, provozovatelé letadel mající hlavní sídlo své obchodní činnosti nebo stálé sídlo na území jejich států, a provozovatelé letišť na území jejich států jednali v souladu s těmito ustanoveními o ochraně bezpečnosti letectví.
4. Každá strana zabezpečí v rámci svého území přijetí účinných opatření k ochraně letadel a ke kontrole cestujících, posádky, jejich zavazadel a příručních zavazadel, jakož i nákladu a palubních zásob před nastupováním nebo nakládáním a během něho; a dále zajistí, aby byla tato opatření upravena způsobem, který odpovídá zvýšeným hrozbám pro bezpečnost civilního letectví. Každá strana souhlasí, že ustanovení týkající se ochrany vyžadované druhou stranou při odletu z území uvedené druhé strany a pobytu na něm musí být dodržena. Každá strana bude s porozuměním posuzovat jakýkoli požadavek druhé strany na zvláštní bezpečnostní opatření ke zvládnutí konkrétní hrozby.
5. Strana může přijmout bezpečnostní opatření pro vstup na své území s plným ohledem na svrchovanost stran a při vzájemném respektu. Pokud je to možné, uvedená strana zohlední bezpečnostní opatření, která již druhá strana uplatňuje, a jakákoli hlediska, která druhá strana případně může poskytnout. Každá strana však uznává, že ustanovení tohoto článku neomezují schopnost strany odmítnout vstup

jakéhokoli letu nebo letů na své území, o nichž se domnívá, že představují hrozbu pro její bezpečnost.

6. Strana může přijmout mimořádná opatření, včetně změn, z důvodu zvládnutí konkrétní bezpečnostní hrozby. Tato opatření se bezprostředně oznámí odpovědným orgánům druhé strany.
7. Strany zdůrazňují důležitost práce na dosažení vzájemné slučitelnosti postupů a norem jako prostředku zlepšení ochrany bezpečnosti letecké dopravy a minimalizace rozdílů v právních předpisech. Za tímto účelem strany plně využijí a rozvinou stávající diskusní kanály o současných a navrhovaných bezpečnostních opatřeních. Strany očekávají, že tyto rozhovory budou věnovat pozornost kromě jiného 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 rychlejší změny norem s ohledem na opatření týkající se ochrany bezpečnosti letectví; 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 bezprostřední opatření k zajištění ochrany dopravy, strany potvrzují, že při zvažování bezpečnostních opatření vyhodnotí možné negativní vlivy na mezinárodní leteckou dopravu, a pokud to neomezují právní předpisy, zohlední tyto faktory při rozhodování o tom, jaká opatření jsou potřebná a vhodná k řešení těchto bezpečnostních hrozeb.
9. Pokud se vyskytne případ nebo hrozba protiprávního zmocnění se letadel nebo jiných protiprávních činů ohrožujících bezpečnost cestujících, posádky, letadel, letišť a leteckých navigačních zařízení, strany si navzájem poskytnou pomoc tím, že usnadní komunikaci, a jinými vhodnými opatřeními zaměřenými na rychlé a bezpečné ukončení tohoto případu nebo odstranění hrozby.
10. Má-li strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá strana odchýlila od ustanovení o ochraně bezpečnosti letectví podle tohoto článku, odpovědné orgány uvedené strany mohou požádat o okamžité konzultace s odpovědnými orgány druhé strany. Nedosažení uspokojivé dohody do 15 dnů ode dne takové žádosti je důvodem k odebrání, zrušení, omezení nebo stanovení podmínek provozního oprávnění a technických povolení letecké společnosti nebo leteckých společností uvedené strany. Vyžaduje-li to mimořádná situace, může kterákoli strana do 15 dní přijmout prozatímní opatření.
11. Mimo hodnocení letišť, které se provádí s cílem zjistit soulad s normami na ochranu bezpečnosti letectví a postupy uvedenými v odstavci 3 tohoto článku, může strana požádat o spolupráci druhé strany při hodnocení, zda konkrétní bezpečnostní opatření uvedené druhé strany splňují požadavky žádající strany. Odpovědné orgány stran v předstihu zkoordinují, jaká letiště a kdy budou hodnocena, a stanoví postup zpracování výsledků těchto hodnocení. Žádající strana může se zřetelem na výsledky hodnocení rozhodnout, že se na území druhé strany použijí bezpečnostní opatření rovnocenné úrovně, aby nemuseli být transferováni cestující, zavazadla a/nebo náklad

podrobení další detekční kontrole na území žádající strany. Toto rozhodnutí se sdělí druhé straně.

Článek 9

Obchodní příležitosti

1. Letecké společnosti každé strany mají právo zřizovat kanceláře na území druhé strany k propagaci a prodeji letecké dopravy a souvisejících činností.
2. Letecké společnosti každé strany mají v souladu s právními a správními předpisy druhé strany týkajícími se vstupu, pobytu a zaměstnávání nárok přivést a ponechat na území druhé strany řídicí, prodejní, technický, provozní a další odborný personál pro podporu poskytování letecké dopravy.
3. a. Aniž je dotčeno ustanovení písmene b) tohoto článku, má každá letecká společnost v souvislosti s pozemním odbavováním na území druhé strany:
 - i) právo provádět vlastní pozemní odbavení („vlastní odbavení“) nebo, podle svého uvážení;
 - ii) právo vybrat si mezi soutěžícími dodavateli, kteří poskytují komplexně nebo částečně služby pozemního odbavování, pokud mají tyto dodavatelé povolen přístup na trh na základě právních a správních předpisů každé strany a pokud jsou tyto dodavatelé přítomni na trhu.
- b. Na práva podle bodů i) a ii) písm. a) tohoto článku se vztahují jen zvláštní omezení týkající se dostupného prostoru nebo kapacity, která vyplývají z potřeby zachovat bezpečný provoz letiště. Pokud tato omezení brání vlastnímu odbavování a neexistuje účinná hospodářská soutěž mezi dodavateli, kteří poskytují služby pozemního odbavování, všechny tyto služby jsou k dispozici rovnocenně a přiměřeně pro všechny letecké společnosti; ceny těchto služeb nepřesáhnou úplné náklady včetně přiměřené návratnosti aktiv po započítání odpisů.
4. Jakákoli letecká společnost každé strany se může zabývat prodejem letecké dopravy na území druhé strany přímo a/nebo podle volného uvážení letecké společnosti prostřednictvím svých obchodních zástupců nebo jiných zprostředkovatelů pověřených leteckou společností. Každá letecká společnost má právo prodávat dopravu a jakákoli osoba si může tuto dopravu zakoupit v místní měně nebo ve volně směnitelných měnách.
5. Každá letecká společnost má právo přepočítat a převádět z území druhé strany na své domovské území a, pokud to není v rozporu se všeobecně platnými zákony a předpisy, na požádání do země nebo zemí podle vlastního uvážení místní příjmy přesahující místně vyplacené částky. Přepočet a převod jsou povoleny okamžitě bez omezení nebo zdanění podle směnného kursu pro běžné transakce a převod ke dni, kdy přepravce podá původní žádost o převod.
6. Letecké společnosti každé strany mají možnost hradit místní výdaje, včetně nákupu pohonných hmot, na území druhé strany v místní měně. Podle vlastního uvážení

mohou letecké společnosti každé strany platit tyto výdaje na území druhé strany ve volně směnitelných měnách podle místních devizových předpisů.

7. Při provozování nebo nabízení služeb podle této dohody může každá letecká společnost jedné strany uzavřít ujednání o obchodní spolupráci, jako je ujednání o vyblokování prostoru (blocked-space) nebo ujednání o společném označení linek (code-sharing), s:

- a. jakoukoli leteckou společností nebo leteckými společnostmi stran;
- b. jakoukoli leteckou společností nebo leteckými společnostmi třetí země; a
- c poskytovatelem povrchové (pozemní nebo námořní) dopravy jakékoli země;

za předpokladu, že i) všichni účastníci těchto ujednání mají příslušnou pravomoc a ii) ujednání splňují podmínky stanovené právními a správními předpisy, které strany na provoz nebo nabízení mezinárodní letecké dopravy běžně používají.

8. Letecké společnosti každé strany mohou uzavřít ujednání o poskytování letadel s posádkou pro mezinárodní leteckou dopravu s:

- a. jakoukoli leteckou společností nebo leteckými společnostmi stran; a
- b. jakoukoli leteckou společností nebo leteckými společnostmi třetí země;

za předpokladu, že všichni účastníci těchto ujednání mají příslušnou pravomoc a splňují podmínky stanovené právními a správními předpisy, které strany na tato ujednání běžně používají. Žádná strana nebude po letecké společnosti jedné ze stran poskytující letadla požadovat, aby disponovala provozními právy podle této dohody na trasy, na kterých budou letadla provozována.

9. Bez ohledu na jakákoli jiná ustanovení této dohody mohou letecké společnosti a nepřímí poskytovatelé nákladní dopravy stran bez omezení použít ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou jakoukoli povrchovou nákladní dopravu do jakýchkoli míst na území stran nebo ve třetích zemích nebo z nich, včetně dopravy na všechna letiště s celnicí nebo z nich, a rovněž případně podle platných právních a správních předpisů, právo přepravovat náklad pod celním dohledem. Tento náklad má přístup k letištnímu celnímu odbavení a celnici, ať se přepravuje po povrchu nebo vzduchem. Letecké společnosti si mohou zvolit, zda budou provozovat svou vlastní povrchovou dopravu, nebo ji zajišťovat prostřednictvím ujednání s jinými povrchovými dopravci, včetně povrchové dopravy provozované jinými leteckými společnostmi a nepřímými poskytovateli letecké nákladní dopravy. Takové intermodální nákladní služby mohou být nabídnuty za jednu celkovou cenu za kombinovanou leteckou a povrchovou dopravu za předpokladu, že zasilatelé nejsou uvedeni v omyl, pokud jde o skutečnosti týkající se takové dopravy.

Článek 10

Cla a poplatky

1. Po přistání na území jedné strany jsou letadla leteckých společností druhé strany provozovaná v mezinárodní letecké dopravě, jejich obvyklé vybavení, pozemní vybavení, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly (včetně motorů), zásoby letadla (obsahující potraviny, nápoje, alkoholické nápoje, tabák a jiné výrobky určené pro prodej nebo k použití cestujícími v omezeném množství po dobu letu, avšak nikoli omezené na tyto věci) a další věci zamýšlené k používání nebo používané pouze v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla provozujícího mezinárodní leteckou dopravu osvobozena, na základě vzájemnosti, od všech dovozních omezení, daní z majetku a kapitálových poplatků, cla, spotřebních daní a podobných dávek a poplatků, které jsou a) ukládány vnitrostátními orgány nebo Evropským společenstvím a b) nejsou založeny na nákladech za poskytovanou službu, za předpokladu, že takové vybavení a zásoby zůstanou na palubě letadla.
2. Na základě vzájemnosti jsou od daní, dávek, cel a poplatků uvedených v odstavci 1 tohoto článku, s výjimkou poplatků založených na nákladech za poskytovanou službu, také osvobozeny:
 - a. zásoby pro letadla dovezené nebo dodané na území jedné strany a naložené na palubu v rámci přiměřených omezení pro použití v odlétávajícím letadle letecké společnosti druhé strany provozující mezinárodní leteckou dopravu, i když tyto zásoby jsou používány při části letu, která je uskutečňována nad územím strany, kde byly naloženy na palubu;
 - b. pozemní technika a náhradní díly (včetně motorů) dovezené na území jedné strany, určené k obsluze, údržbě nebo opravě letadel letecké společnosti druhé strany používaných v mezinárodní letecké dopravě;
 - c. pohonné hmoty, mazadla, spotřební technický materiál, dovezené nebo dodané na území jedné strany pro použití v letadlech letecké společnosti druhé strany provozujících mezinárodní leteckou dopravu, i když tyto zásoby jsou používány při části letu, která je uskutečňována nad územím strany, kde byly naloženy na palubu; a
 - d. tiskoviny stanovené celními předpisy každé strany, jež byly dovezeny nebo dodány na území jedné strany a naložené na palubu pro použití v odlétávajícím letadle letecké společnosti druhé strany provozující mezinárodní leteckou dopravu, i když tyto zásoby jsou používány při části letu, která je uskutečňována nad územím strany, kde byly naloženy na palubu.
3. Na vybavení a zásoby uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku se může vztahovat požadavek, aby byly drženy pod dohledem nebo kontrolou příslušných orgánů.
4. Osvobození stanovená tímto článkem se také použijí v případě, že letecké společnosti jedné strany uzavřou s jinou leteckou společností, na kterou se obdobně

vztahují podobná osvobození od druhé strany, smlouvu o půjčce nebo převodu položek uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku na území druhé strany.

5. Žádné ustanovení této dohody nebrání ani jedné ze stran uložit daně, dávky, cla nebo poplatky na zboží, které nebylo prodáno cestujícím ke spotřebě na palubě během úseku letecké služby mezi dvěma místy na jejich území, kde je povolené nakládání nebo vykládání z letadla.
6. V případě, že dva nebo více členských států plánují zřeknout se osvobození podle čl. 14 písm. b) směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003 na palivo dodávané letadlům leteckých společností USA na územích těchto členských států pro lety mezi těmito členskými státy, zváží společný výbor tuto záležitost v souladu s čl. 17 odst. 4 písm. e).
7. Strana může jménem své letecké společnosti nebo leteckých společností požádat o pomoc druhou stranu při zabezpečení osvobození od daní, cel a poplatků uložených orgány ústřední a místní správy nebo orgánů na zboží uvedené v odstavci 1 a 2 tohoto článku, jakož i od poplatků za službu plnění paliva, v situacích popsanych v tomto článku, s výjimkou případů, kdy jsou tyto poplatky založeny na nákladech za poskytované služby. Druhá strana v reakci na tuto žádost uvědomí o záměrech žádající strany příslušný orgán státní správy a vyzve jej, aby jim věnoval příslušnou pozornost.

Článek 11

Uživatelské poplatky

1. Uživatelské poplatky, které mohou být uloženy příslušnými orgány nebo subjekty odpovědnými za vyměřování poplatků každé strany leteckým společenstvem druhé strany, jsou spravedlivě, přiměřeně, nediskriminačně a nestranně rozvrženy mezi kategorie uživatelů. V žádném případě nejsou žádné uživatelské poplatky vyměřeny leteckým společenstvem druhé strany za podmínek horších, než jsou nejvýhodnější podmínky dostupné jakékoli jiné letecké společnosti v době, kdy jsou poplatky vyměřovány.
2. Uživatelské poplatky uložené leteckým společenstvem druhé strany mohou odrážet, ne však převyšovat, úplné náklady pro příslušné orgány nebo subjekty odpovědné za vyměřování poplatků, vyplývající z poskytování příslušného letiště, letištních zařízení pro ochranu životního prostředí, letecké navigace a zařízení na ochranu bezpečnosti letectví a služeb na letišti nebo v rámci letištního systému. Tyto poplatky mohou zahrnovat přiměřenou návratnost aktiv po odpisech. Zařízení a služby, za které jsou vybírány poplatky, jsou poskytovány při dodržování zásady účinnosti a hospodárnosti.
3. Na svém území podporuje každá strana konzultace mezi příslušnými orgány nebo subjekty odpovědnými za vyměřování poplatků a leteckými společnostmi užívajícími služby a zařízení a podněcuje příslušné orgány nebo subjekty odpovědné za vyměřování poplatků a letecké společnosti k výměně těchto nezbytných informací, které umožní přesné přezkoumání přiměřenosti poplatků v souladu se zásadami odstavců 1 a 2 tohoto článku. Každá strana podporuje, aby příslušné orgány

odpovědné za vyměřování poplatků poskytly včas uživatelům zprávu o každém návrhu na změny v uživatelských poplatcích, a umožnily tím uživatelům vyjádřit své názory předtím, než budou změny provedeny.

4. Při řešení sporu podle článku 18 nelze u žádné strany konstatovat porušení ustanovení tohoto článku, pokud: a) nepřistoupí v přiměřené lhůtě k přezkoumání poplatku nebo praxe, které jsou předmětem stížnosti druhé strany; nebo b) po takovém přezkoumání neučiní v rámci své pravomoci všechny kroky k úpravě jakéhokoli poplatku nebo praxe, které jsou v rozporu s tímto článkem.

Článek 12

Stanovení cen

1. Ceny za služby letecké dopravy provozované podle této dohody jsou stanoveny volně a nevztahuje se na ně schválení ani registrace.
2. Bez ohledu na odstavec 1:
 - a. Zavedení nebo udržení ceny, kterou letecká společnost USA navrhla účtovat nebo účtuje 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) 2409/92 ze dne 23. července 1992 nebo nařízením, které ho nahradí a není více omezující.
 - b. Letecké společnosti stran poskytnou podle tohoto odstavce odpovědným orgánům stran na žádost okamžitý přístup k údajům o bývalých, současných a navržených cenách, a to ve formě a způsobem, které jsou pro uvedené orgány přijatelné.

Článek 13

Veřejné dotace a podpora

1. Strany uznávají, že veřejné dotace a podpora mohou nepříznivě ovlivnit spravedlivé a rovné příležitosti v hospodářské soutěži leteckých společností při poskytování mezinárodní letecké dopravy, která je upravena touto dohodou.
2. Pokud se jedna strana domnívá, že veřejné dotace nebo podpora zvažovaná nebo poskytnutá druhou stranou leteckým společností uvedené druhé strany by nepříznivě ovlivnila nebo ovlivňuje spravedlivé a rovné příležitosti v hospodářské soutěži první strany, může podat této straně námitky. Může dále požádat o zasedání smíšeného výboru podle článku 17, aby tuto otázku posoudil a dospěl k vhodné reakci na obavy, jejichž oprávněnost se prokázala.
3. Každá strana se může obrátit na odpovědné veřejné subjekty na území druhé strany, včetně subjektů na ústřední, regionální nebo místní úrovni, jestliže se domnívá, že zvažování nebo poskytování dotace či podpory těmito subjekty budou mít nepříznivý vliv na hospodářskou soutěž, jak je uvedeno v odstavci 2. Pokud se strana rozhodne

navázat tento přímý kontakt, neprodleně o tom diplomatickou cestou uvědomí druhou stranu. Může si také vyžádat zasedání smíšeného výboru.

4. Mezi záležitosti řešené podle tohoto článku mohou patřit například kapitálové dotace, vzájemné dotování, podpory, záruky, vlastnictví, daňová úleva nebo osvobození od daně jakýmkoli veřejným subjektem.

Článek 14

Životní prostředí

1. Strany uznávají význam ochrany životního prostředí při rozvoji a provádění mezinárodní letecké politiky. Strany uznávají, že při tvorbě politiky mezinárodní letecké dopravy musí být náklady a přínosy opatření na ochranu životního prostředí pečlivě zvažovány.
2. Pokud strana zvažuje navržená opatření v oblasti životního prostředí, měla by vyhodnotit možné nepříznivé účinky na výkon práv obsažený v této dohodě, a pokud jsou tato opatření přijata, měla by přijmout přiměřené kroky ke zmírnění těchto nepříznivých účinků.
3. Pokud se zavedou opatření na ochranu životního prostředí, musí být dodržovány normy ochrany životního prostředí v letectví přijaté Mezinárodní organizací pro civilní letectví v přílohách úmluvy, s výjimkou rozdílů, které byly zaevidovány. Strany použijí veškerá 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 záležitost týkající se ochrany životního prostředí v letectví vzbuzuje obavy z hlediska používání nebo provádění této dohody, může požádat o zasedání smíšeného výboru podle článku 17 s cílem najít vhodnou odezvu na obavy, jejichž oprávněnost se prokázala.

Článek 15

Ochrana spotřebitele

Strany potvrzují důležitost ochrany spotřebitele a každá strana si může vyžádat zasedání smíšeného výboru k projednání otázek týkajících se ochrany spotřebitele, které žádající strana označí za závažné.

Článek 16

Počítačové rezervační systémy

1. Prodejci počítačových rezervačních systémů (CRS) působící na území jedné strany jsou oprávněni dodávat, udržovat a volně zpřístupňovat své systémy CRS cestovním kancelářím nebo cestovním společnostem, jejichž hlavním obchodním zaměřením je distribuce produktů v oblasti cestovního ruchu na území druhé strany, pokud je

systém CRS v souladu se všemi požadavky příslušných právních předpisů druhé strany.

2. Žádná strana na svém území neuloží nebo nedovolí ukládat prodejcům systému CRS druhé strany přísnější požadavky týkající se zobrazení systému CRS (včetně parametrů editace a zobrazení), jejich provozu, praxe, prodeje nebo vlastnictví než ty, které jsou ukládány jejím vlastním prodejcům CRS.
3. Vlastníci/provozovatelé systémů CRS jedné strany, kteří splňují všechny požadavky případných příslušných právních předpisů druhé strany, mají stejnou možnost vlastnit systémy CRS na území druhé strany jako vlastníci/provozovatelé strany první.

Článek 17

Smíšený výbor

1. Smíšený výbor složený ze zástupců stran se sejde alespoň jednou za rok, aby konzultoval otázky týkající se této dohody a přezkoumal její provádění.
2. Strana si také může vyžádat zasedání smíšeného výboru k vyřešení otázek týkajících se výkladu nebo použití této dohody. S ohledem na článek 19 nebo přílohu 2 však může smíšený výbor posuzovat otázky, které se týkají pouze odmítnutí některého z účastníků splnit přijaté závazky a dopadu rozhodnutí v oblasti hospodářské soutěže na použití této dohody. Uvedené zasedání se koná co nejdříve, nejpozději však 60 dní ode dne přijetí žádosti, pokud není dohodnuto jinak.
3. Nejpozději při prvním výročním zasedání a poté podle potřeby přezkoumá smíšený výbor celkové provádění dohody, včetně dopadů omezení infrastruktury letecké dopravy na výkon práv uvedených v článku 3, účinků bezpečnostních opatření přijatých podle článku 8, vlivu na podmínky hospodářské soutěže, včetně oblasti počítačových rezervačních systémů, a sociálních důsledků provádění této dohody.
4. Smíšený výbor také rozvíjí spolupráci prostřednictvím:
 - a. podpory výměn na úrovni odborníků zaměřených na nové iniciativy týkající se právních a správních předpisů, včetně oblasti bezpečnosti, ochrany , životního prostředí, infrastruktury letecké dopravy (včetně letištních časů) a ochrany spotřebitele;
 - b. posuzování sociálních důsledků provádění dohody a nalézáním vhodné odezvy na obavy, jejichž oprávněnost se prokázala;
 - c. posuzování možných oblastí dalšího rozvoje dohody, včetně doporučení změn dohody;
 - d. vedení soupisu otázek týkajících se veřejných dotací nebo podpory, na které upozornila jedna ze stran ve smíšeném výboru;
 - e. přijímání rozhodnutí o záležitostech týkajících se použití čl. 10 odst. 6 na základě konsenzu.

5. Smíšený výbor pracuje na základě konsenzu.

Článek 18

Rozhodčí řízení

1. Každý spor týkající se použití nebo výkladu této dohody, kromě záležitostí podle článku 19 nebo přílohy 2, který není vyřešen zasedáním smíšeného výboru, může být na základě dohody stran postoupen osobě nebo subjektu k rozhodnutí. Pokud se strany nedohodnou, spor se na žádost jedné ze stran předloží rozhodčímu řízení v souladu s dále uvedeným postupem.
2. Pokud se strany nedohodnou jinak, rozhodčí řízení uskuteční rozhodčí soud složený ze tří rozhodců, který se sestaví takto:
 - a. Do 20 dnů po obdržení žádosti o rozhodčí řízení jmenuje každá strana jednoho rozhodce. Do 45 dnů po jmenování těchto dvou rozhodců, jmenují dohodou třetího rozhodce, který jedná jako předseda rozhodčího soudu.
 - b. Pokud některá ze stran nejmenuje rozhodce nebo pokud třetí rozhodce není jmenován v souladu s písm. a) tohoto odstavce, jedna ze stran může požádat předsedu rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby jmenoval potřebného nebo potřebné rozhodce do 30 dnů od obdržení této žádosti. Pokud předseda rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví je státní příslušník Spojených států nebo členského státu, jmenování provede nejvyšší místopředseda rady, který není z uvedeného důvodu vyloučen.
3. Není-li dohodnuto jinak, rozhodčí soud stanoví hranice v souladu s touto dohodou své pravomoci a svá procesní pravidla. 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 dní od úplného ustavení rozhodčího soudu uskuteční jednání, ve kterém rozhodčí soud přesně stanoví záležitosti, o kterých se bude rozhodovat, a konkrétní postupy, které se mají dodržovat.
4. Není-li dohodnuto jinak nebo nařízeno rozhodčím soudem:
 - a. Žaloba je podána do 30 dnů od úplného ustavení rozhodčího soudu a žalobní odpověď je předložena do 40 dnů poté. Odpověď žalobce je předložena do 15 dnů od předložení žalobní odpovědi. Odpověď žalovaného je předložena do 15 dnů poté.
 - b. Rozhodčí soud zahájí jednání na žádost jedné ze stran nebo může zahájit jednání z vlastního podnětu do 15 dnů od podání poslední odpovědi.
5. Rozhodčí soud se pokusí vydat písemné rozhodnutí do 30 dnů po ukončení jednání nebo, pokud se jednání nekoná, do 30 dnů od předložení poslední odpovědi. Rozhodčí soud rozhoduje většinou svých členů.
6. Strany mohou podat žádost o objasnění rozhodnutí do 10 dnů od jeho vydání a všechna objasnění musí být vydána do 15 dnů od této žádosti.

7. Pokud rozhodčí soud stanoví, že tato dohoda byla porušena, a odpovědná strana nenapraví porušení nebo nedosáhne dohody o vzájemně uspokojivém řešení s druhou stranou do 40 dnů od oznámení rozhodnutí rozhodčího soudu, může druhá strana pozastavit použití srovnatelných výhod vyplývajících z této dohody až do doby, než strany dosáhnou dohody o řešení sporu. Tento odstavec neomezuje právo žádné strany přijímat přiměřená opatření v souladu s mezinárodním právem.
8. Strany se podílejí na výdajích rozhodčího soudu, včetně poplatků a výdajů rozhodců rovným dílem. Všechny výdaje vynaložené předsedou rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví nebo místopředsedou rady v souvislosti s postupy podle odst. 2 písm. b) tohoto článku se považují za součást nákladů rozhodčího soudu.

Článek 19

Hospodářská soutěž

1. Strany uznávají, že hospodářská soutěž mezi leteckými společnostmi na transatlantickém trhu je důležitá z hlediska podpory 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 transatlantický trh, a že hospodářskou soutěž mezi leteckými společnostmi na tomto trhu je možné podpořit minimalizací těchto rozdílů.
3. Strany uznávají, že spolupráce mezi jejich příslušnými orgány v oblasti hospodářské soutěže slouží k podpoře hospodářské soutěže na trzích a může podpořit soulad právních předpisů a minimalizovat rozdíly v přístupu k příslušnému přezkumu dohod mezi přepravci z hlediska hospodářské soutěže. Strany proto dále podporují tuto spolupráci v co nejvyšší míře a s ohledem na rozdíly v odpovědnosti, pravomocích a postupech orgánů v souladu s přílohou 2.
4. Smíšený výbor je každý rok informován o výsledcích spolupráce podle přílohy 2.

Článek 20

Druhá fáze jednání

Strany mají společný cíl pokračovat v otevírání přístupu k trhům a zvyšování výhod pro spotřebitele, letecké společnosti, pracovníky a veřejnost na obou stranách Atlantského oceánu. Aby tento proces pokračoval, vypracují strany jeho program, včetně otázek prioritního zájmu každé strany. Strany zahájí jednání do 60 dnů ode dne prozatímního použití této dohody s cílem urychleně přejít do další fáze.

Článek 21

Vztah k jiným dohodám

1. Během období prozatímního použití podle článku 24 této dohody se platnost dvoustranných dohod uvedených v oddíle 1 přílohy 1 pozastavuje, kromě rozsahu uvedeného v oddíle 2 přílohy 1.
2. Po vstupu této dohody v platnost podle článku 25 nahradí tato dohoda dvoustranné dohody uvedené v oddíle 1 přílohy 1, kromě rozsahu uvedeného v oddíle 2 přílohy 1.
3. Pokud se strany stanou stranami mnohostranné dohody nebo schválí rozhodnutí Mezinárodní organizace pro civilní letectví nebo jiné mezinárodní organizace, kterým se řeší záležitosti, na něž se vztahuje tato dohoda, konzultují strany smíšený výbor, aby stanovil, zda by se tato dohoda měla za účelem zohlednění tohoto vývoje revidovat.

Článek 22

Ukončení platnosti

Každá strana může kdykoli zaslat diplomatickou cestou druhé straně písemné oznámení o rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Toto oznámení současně zašle Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody skončí o půlnoci GMT na konci dopravní sezóny Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) trvající jeden rok ode dne písemného oznámení o ukončení platnosti, pokud není toto oznámení zrušené dohodou stran před koncem tohoto období.

Článek 23

Registrace u ICAO

Tato dohoda a všechny její změny jsou registrovány u Mezinárodní organizace civilního letectví.

Článek 24

Prozatímní použití

Do vstupu v platnost podle článku 25:

1. se strany dohodly použít tuto dohodu od [A].
2. Každá strana může kdykoli zaslat diplomatickou cestou druhé straně písemné oznámení o rozhodnutí dále nepoužít tuto dohodu. V tomto případě použití této dohody skončí o půlnoci GMT času na konci dopravní sezóny Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) trvající jeden rok ode dne písemného oznámení, pokud není toto oznámení zrušené dohodou stran před koncem tohoto období.

Článek 25

Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost měsíc po dni poslední nóty v rámci výměny diplomatických nót mezi stranami, jíž se potvrzuje, že byly ukončeny všechny potřebné postupy pro vstup této dohody v platnost. Pro účely této výměny 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 potřebné postupy pro vstup této dohody v platnost.

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

V [] ve dvou prvopisech dne [] 200__ v jazyce anglickém, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, německém, nizozemském, maďarském, italském, litevském, lotyšském, maltském, polském, portugalském, řeckém, slovenském, slovinském, španělském a švédském. V případě odchylek má anglické znění přednost před zněními v ostatních jazycích.

ZA SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ

ZA RAKOUSKOU REPUBLIKU

ZA BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ

ZA KYPERSKOU REPUBLIKU

ZA ČESKOU REPUBLIKU

ZA DÁNSKÉ KRÁLOVSTVÍ

ZA ESTONSKOU REPUBLIKU

ZA FINSKOU REPUBLIKU

ZA FRANCOUZSKOU REPUBLIKU

ZA SPOLKOVOU REPUBLIKU NĚMECKO

ZA ŘECKOU REPUBLIKU

ZA MAĎARSKOU REPUBLIKU

ZA IRSKO

ZA ITALSKOU REPUBLIKU

ZA LOTYŠSKOU REPUBLIKU

ZA LITEVSKOU REPUBLIKU

ZA LUCEMBURSKÉ VELKOVÉVODSTVÍ

ZA REPUBLIKU MALTA
ZA NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ
ZA POLSKOU REPUBLIKU
ZA PORTUGALSKOU REPUBLIKU
ZA SLOVENSKOU REPUBLIKU
ZA REPUBLIKU SLOVINSKO
ZA ŠPANĚLSKÉ KRÁLOVSTVÍ
ZA ŠVÉDSKÉ KRÁLOVSTVÍ
ZA SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ VELKÉ BRITÁNIE A SEVERNÍHO IRSKA
ZA EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

PŘÍLOHA 1

Oddíl 1

Podle článku 21 této dohody se pozastavuje platnost nebo se nahrazují touto dohodou tyto dvoustranné dohody o letecké dopravě mezi Spojenými státy a členskými státy:

- 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 uzavřena dne 5. září 1995 (prozatímně používaná).)

- c. Česká republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Praze dne 10. září 1996; změněná dne 4. června 2001 a dne 14. února 2002.
- d. 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.
- e. 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.
- f. Francouzská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná ve Washingtonu dne 18. června 1998; změněná dne 10. října 2000; změněná dne 22. ledna 2002.
- g. 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 používané).)

- h. Řecká republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Aténách dne 31. července 1991; prodloužená do 31. července 2006 výměnou nót ze dne 19. a 25. července 2005.
- i. Maďarská republika: Dohoda o letecké dopravě a memorandum o porozumění, podepsaná v Budapešti dne 12. července 1989; prodloužená do 12. července 2006 výměnou nót ze dne 12. července a 7. listopadu 2005.
- j. 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 používané).)

- k. Italská republika: Dohoda o letecké dopravě s memorandem 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 uzavřená dne 22. listopadu a 23. prosince 1991; změna dohody z roku 1970 a memoranda o porozumění z roku 1990 uzavřená 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 používaný).)

- l. 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.
- m. Republika Malta: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná ve Washingtonu dne 12. října 2000;
- n. 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 uzavřená 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;
- o. Polská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 16. června 2001;
- p. Portugalská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Lisabonu dne 30. května 2000.
- q. Slovenská republika: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Bratislavě dne 22. ledna 2001.
- r. Španělské království: Dohoda o letecké dopravě, podepsaná v Madridu dne 20. února 1973; související dohoda ze dne 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.
- s. 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.
- t. Spojené království Velké Británie a Severního Irska: Dohoda o leteckých službách a výměna dopisů, podepsaná na Bermudách dne 23. července 1977; dohoda o leteckých tarifech pro lety nad severním Atlantským 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, ukončení rozhodčího řízení mezi USA a Spojeným královstvím o uživatelských poplatcích na letišti Heathrow a žádost o rozhodčí řízení podaná Spojeným královstvím prostřednictvím nóty jeho velvyslanectví č. 87 ze dne 13. října 1993 a vyřešení záležitostí, které byly důvodem těchto řízení, uzavřené dne 11. března 1994; dohoda, kterou se mění dohoda z roku 1977, uzavřená dne 27. března 1997;

(úpravy, prozatímne používané, obsažené v memorandu o konzultacích ze dne 11. září 1986; úpravy obsažené ve výměně dopisů ze dne 27. července 1990; úpravy obsažené v memorandu o konzultacích ze dne 11. března 1991; úpravy obsažené ve výměně dopisů ze dne 6. října 1994; úpravy obsažené v memorandu o konzultacích ze dne 5. června 1995; úpravy obsažené ve výměně dopisů ze dne 31. března a 3. dubna 2000 (všechny prozatímne používané).)

Oddíl 2

Bez ohledu na oddíl 1 této přílohy v případě oblastí, které nejsou zahrnuty do definice „území“ v článku 1 této dohody, se dohody uvedené v písmenech d) (Dánsko - Spojené státy), f) (Francie - Spojené státy) a t) (Spojené království - Spojené státy) uvedeného oddílu nadále použijí v souladu s jejich podmínkami.

Oddíl 3

Bez ohledu na článek 3 této dohody nemají letecké společnosti USA právo poskytovat služby určené jen k přepravě nákladu, které nejsou součástí služby poskytované Spojenými 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, v Lucemburském velkovévodství, Republice Malta, Polské republice, Portugalské republice a ve Slovenské republice.

Oddíl 4

Bez ohledu na jakékoli ustanovení této dohody se tento oddíl použije na pravidelnou a charterovou kombinovanou leteckou dopravu mezi Irskem a Spojenými státy s účinností od počátku zimní sezóny IATA 2006/2007 do konce zimní sezóny IATA 2007/2008.

- a. i) Každá letecká společnost USA a Společenství může provozovat 3 lety bez mezipřistání mezi Spojenými státy a Dublinem pro každý let bez mezipřistání, který letecká společnost provozuje mezi Spojenými státy a letištěm Shannon. Toto oprávnění na lety bez mezipřistání do Dublinu je založeno na průměru letového provozu během celého přechodného období o délce tří sezón. Let se považuje za let bez mezipřistání do Dublinu nebo za let bez mezipřistání do Shannonu podle prvního místa přistání nebo posledního místa odletu z Irska.
- ii) Požadavek vykonávat lety do Shannonu podle písm. a) podbodů i) tohoto oddílu skončí, pokud jakákoli letecká společnost zahájí pravidelnou nebo

charterovou kombinovanou dopravu mezi Dublinem a Spojenými státy v obou směrech, aniž by provozovala alespoň jeden let bez mezipřistání do Shannonu na každé tři lety bez mezipřistání do Dublinu v průměru za přechodné období.

- b. V případě služeb mezi Spojenými státy a Irskem mohou letecké společnosti Společenství poskytovat lety do Bostonu, New Yorku, Chicaga, Los Angeles a 3 dalších míst ve Spojených státech, která je po výběru či změně třeba oznámit Spojeným státům. Tyto služby mohou být provozované přes mezilehlá místa v jiných členských státech nebo třetích zemích.
- c. Společné označení linek se povoluje mezi Irskem a Spojenými státy pouze přes jiná místa v Evropském společenství. Další ujednání o společném označení linek se budou posuzovat na základě shody a reciprocity.

PŘÍLOHA 2

o

spolupráci týkající se otázek hospodářské soutěže v odvětví letecké dopravy

Článek 1

Spolupráci stanovenou v této příloze provádí ministerstvo dopravy Spojených států amerických a Komise Evropských společenství (dále jen „účastníci“) v souladu se svými příslušnými funkcemi pro řešení otázek 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 použití zákonů, postupů a praxe účastníky v rámci jejich příslušných režimů hospodářské soutěže s cílem podpořit hospodářskou soutěž v odvětví letecké dopravy;
2. usnadnit účastníkům porozumění vlivu vývoje odvětví letecké dopravy na hospodářskou soutěž na trhu mezinárodní letecké dopravy; a
3. omezit možné konflikty při používání příslušných režimů hospodářské soutěže účastníky ve vztahu k dohodám a jiným ujednáním o spolupráci, které mají vliv na transatlantický trh;
4. podporovat slučitelné přístupy právních předpisů k dohodám a jiným ujednáním o spolupráci prostřednictvím lepšího porozumění metod, analytických technik, včetně vymezení příslušného trhu nebo trhů, analýzy účinků hospodářské soutěže a úprav, které strany používají při svých nezávislých přezkumech hospodářské soutěže.

Článek 3

Definice

Pro účely této přílohy se pojmem „režim hospodářské soutěže“ rozumějí zákony, postupy a praxe, kterými je pro účastníky upraven výkon jejich příslušných funkcí při přezkumu dohod a jiných ujednání o spolupráci mezi leteckými společnostmi na mezinárodním trhu. V případě Evropského společenství to zahrnuje kromě jiného článku 81, 82 a 85 Smlouvy o založení Evropského společenství a jejich prováděcí předpisy podle uvedené Smlouvy, jakož i veškeré jejich změny. V případě ministerstva dopravy USA to zahrnuje kromě jiného oddíly 41308, 41309 a 41720 hlavy 49 Sbírky zákonů Spojených států amerických (United States Code), jeho prováděcí předpisy a příslušné právní precedenty.

Článek 4

Oblasti spolupráce

S výhradou čl. 5 odst. 1 písm. a) a odst. 1 písm. b) jsou druhy spolupráce mezi účastníky tyto:

- (1) setkání zástupců účastníků, včetně odborníků na hospodářskou soutěž, které se koná obvykle každého půl roku za účelem diskuze o vývoji v odvětví letecké dopravy, o záležitostech společného zájmu v oblasti politiky hospodářské soutěže a analytických přístupech k použití právních předpisů týkajících se hospodářské soutěže na mezinárodní leteckou dopravu, zejména na transatlantickém trhu. Výše uvedená jednání mohou vést ke zlepšení porozumění příslušných přístupů účastníků k otázkám hospodářské soutěže, včetně stávajících podobností a vyšší slučitelnosti těchto přístupů, zejména ve vztahu k dohodám mezi přepravci.
- (2) konzultace mezi účastníky na základě vzájemné dohody nebo na žádost jednoho z účastníků k projednání jakékoli záležitosti týkající se této přílohy, včetně zvláštních případů, kdykoli je zapotřebí.
- (3) každý účastník může podle svého uvážení vyzvat zástupce jiných veřejných orgánů, aby se případně zúčastnili jakýchkoli setkání nebo konzultací konaných podle výše uvedených odstavců 1 nebo 2.
- (4) včasné oznámení o těchto řízeních nebo záležitostech, které podle názoru oznamujícího účastníka může mít závažné dopady na zájmy druhého účastníka v oblasti hospodářské soutěže:
 - a. v případě ministerstva dopravy USA i) řízení ve věci přezkumu žádostí o schválení dohod a ujednání o spolupráci mezi leteckými společnostmi týkající se mezinárodní letecké dopravy, zejména vynětí leteckých společností zřízených podle právních předpisů Spojených států a Evropského společenství z působnosti antimonopolních předpisů, a ii) přijetí dohody o společném podniku podle oddílu 41720 hlavy 49 Sbírký zákonů Spojených států amerických ministerstvem dopravy; a
 - b. v případě Komise Evropských společenství i) řízení ve věci přezkumu dohod a jiných ujednání o spolupráci mezi leteckými společnostmi týkajících se mezinárodní letecké dopravy, zejména dohod o spojení a jiných ujednání o spolupráci týkajících se leteckých společností zřízených podle právních předpisů Spojených států a Evropského společenství a (ii) posouzení individuálních a blokových výjimek v rámci práva hospodářské soutěže Evropské unie;
- (5) oznámení o dostupnosti informací a údajů evidovaných účastníky v elektronické nebo jiné formě, které mohou mít podle názoru tohoto účastníka závažný vliv na zájmy druhého účastníka v oblasti hospodářské soutěže, a o podmínkách upravujících tuto dostupnost; a
- (6) oznámení o těchto dalších činnostech týkajících se politiky hospodářské soutěže v letecké dopravě, které oznamující účastník považuje za vhodné.

Článek 5

Používání a zpřístupňování informací

- (1) Aniž je dotčeno jakékoli ustanovení této přílohy, žádný účastník není povinen poskytnout informace druhému účastníku, pokud:
 - a. je zpřístupnění informací žádajícímu účastníkovi zakázáno právními či správními předpisy nebo praxí účastníka, který má informace; nebo
 - b. by zpřístupnění informací žádajícímu účastníkovi bylo neslučitelné s důležitými zájmy účastníka, který má informace.
- (2) Každý účastník v maximální míře zachovává důvěrnost každé informace, kterou mu druhý účastník poskytne podle této přílohy jako důvěrnou informaci, a odmítne žádost o zpřístupnění těchto informací třetí straně, která nemá povolení od poskytujícího účastníka tyto informace získat. Každý účastník se zavazuje informovat druhého účastníka v případě, že se vyžaduje, aby informace, které by měly být vyměněny v diskuzi nebo jiným způsobem, byly zpřístupněny při veřejném řízení.
- (3) Pokud účastník poskytne důvěrně druhému účastníkovi informace podle této přílohy pro účely uvedené v článku 2, přijímající účastník by měl 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 s právními a správními předpisy a praxí, 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.