

KOMPLEXNÁ DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE  
MEDZI ČLENSKÝMI ŠTÁTMI  
ZDRUŽENIA NÁRODOV JUHOVÝCHODNEJ ÁZIE  
A EURÓPSKOU ÚNIOU A JEJ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

Vlády:

BRUNEJSKO-DARUSSALAMSKÉHO ŠTÁTU,

KAMBODŽSKÉHO KRÁĽOVSTVA,

INDONÉZSKEJ REPUBLIKY,

LAOSKEJ ĽUDOVODEMOKRATICKEJ REPUBLIKY,

MALAJZIE,

MJANMARSKEJ ZVÄZOVEJ REPUBLIKY,

FILIPÍNSKEJ REPUBLIKY,

SINGAPURSKEJ REPUBLIKY,

THAJSKÉHO KRÁĽOVSTVA

a

VIETNAMSKEJ SOCIALISTICKEJ REPUBLIKY,

ako členské štáty Združenia národov juhovýchodnej Ázie (ďalej len „združenie ASEAN“) (ďalej spoločne len „členské štáty združenia ASEAN“ a jednotlivo „členský štát združenia ASEAN“)

na jednej strane

a

BELGICKÉ KRÁĽOVSTVO,

BULHARSKÁ REPUBLIKA,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKE KRÁĽOVSTVO,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NEMECKO,

ESTÓNSKA REPUBLIKA,

ÍRSKO,

HELÉNSKA REPUBLIKA,

ŠPANIELSKÉ KRÁĽOVSTVO,

FRANCÚZSKA REPUBLIKA,

CHORVÁTSKA REPUBLIKA,

TALIANSKA REPUBLIKA,

CYPERSKÁ REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITOVSKÁ REPUBLIKA,

LUXEMBURSKÉ VELKOVODSTVO,

MAĎARSKO,

MALTSKÁ REPUBLIKA,

HOLANDSKÉ KRÁĽOVSTVO,

RAKÚSKA REPUBLIKA,

POĽSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

RUMUNSKO,

SLOVINSKÁ REPUBLIKA,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FÍNSKA REPUBLIKA

a

ŠVÉDSKE KRÁĽOVSTVO,

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

a

EURÓPSKA ÚNIA (ďalej len „Únia“ alebo „EÚ“),

na strane druhej,

ŽELAJÚC SI podporovať svoje záujmy v oblasti leteckej dopravy ako prostriedok k upevňovaniu politických a hospodárskych vzťahov medzi týmito dvoma regiónmi,

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

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

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

BERÚC NA VEDOMIE, že členské štáty združenia ASEAN a členské štáty EÚ sú zmluvnými stranami Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísaného v Chicagu 7. decembra 1944,

S ODHODLANÍM maximalizovať potenciálne výhody spolupráce v oblasti regulácie,

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

ŽELAJÚC SI podporovať rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov, uznávajúc potenciálne výhody spravodlivej hospodárskej súťaže a to, že určité subvencie môžu nepriaznivo ovplyvniť hospodársku súťaž a ohroziť základné ciele tejto dohody,

S ÚMYSLOM vychádzať z rámca existujúcich dohôd a dojednaní medzi stranami dohody s cieľom otvoriť prístup na trhy a maximalizovať výhody pre cestujúcich, odosielateľov, leteckých dopravcov, letiská a ich pracovníkov, verejnosť a ostatných príjemcov,

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

POTVRDZUJÚC potrebu naliehavých opatrení na boj proti zmene klímy, ako aj pokračujúcej spolupráce pri znižovaní emisií skleníkových plynov v odvetví letectva spôsobom, ktorý je v súlade s mnohostrannými dohodami v tejto veci vrátane nástrojov Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“),

POTVRDZUJÚC dôležitosť ochrany záujmov spotrebiteľov vrátane ochrany, ktorú poskytuje Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaný 28. mája 1999 v Montreale, a dosiahnutia primeranej vysokej úrovne ochrany spotrebiteľov a uznávajúc potrebu vzájomnej spolupráce v tejto oblasti,

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

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

ŽELAJÚC SI uzatvoriť dohodu o leteckej doprave ako doplnok k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísanému v Chicagu 7. decembra 1944,

SA DOHODLI TAKTO:

## ČLÁNOK 1

### ROZSAH PÔSOBNOSTI

1. Touto dohodou sa upravuje poskytovanie služieb leteckej dopravy leteckými dopravcami Únie z územia, na území alebo na územie členských štátov združenia ASEAN a leteckými dopravcami členských štátov združenia ASEAN z územia, na území alebo na územie Únie, ako aj poskytovanie určitých služieb súvisiacich s týmito službami leteckej dopravy v súlade s touto dohodou.
  
2. Aby sa predišlo pochybnostiam, táto dohoda sa v žiadnom prípade nebude vykladať tak, že sa ňou upravuje poskytovanie služieb leteckej dopravy ktorýmkoľvek leteckým dopravcom členského štátu združenia ASEAN z územia, na území alebo na územie iného členského štátu združenia ASEAN alebo poskytovanie určitých služieb súvisiacich s týmito službami leteckej dopravy.

## ČLÁNOK 2

### Vymedzenie pojmov

1. Na účely tejto dohody:
  - a) „Chicagsky dohovor“ je Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve podpísaný v Chicagu 7. decembra 1944 a zahŕňa každú prílohu prijatú podľa článku 90 tohto dohovoru a každú zmenu príloh alebo dohovoru podľa článkov 90 a 94, pokiaľ také prílohy a zmeny nadobudli účinnosť pre strany dohody;



- b) „Montrealský dohovor“ je Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaný 28. mája 1999 v Montreale;
- c) „letecká doprava“ je preprava cestujúcich, batožiny, nákladu a poštových zásielok lietadlom, a to samostatne alebo v ich kombinácii, ktorá sa poskytuje verejnosti za úhradu alebo nájom a ktorá zahŕňa pravidelné a nepravidelné letecké dopravné služby;
- d) „rozhodnutie o občianstve“ je zistenie, že letecký dopravca navrhujúci prevádzku leteckých dopravných služieb na základe tejto dohody spĺňa požiadavky článku 4 vzhľadom na jeho vlastníctvo, účinnú kontrolu a hlavné miesto podnikania;
- e) „príslušné orgány“ sú orgány alebo subjekty štátnej správy zodpovedné za regulačné a administratívne funkcie uložené stranám dohody podľa tejto dohody;
- f) „orgán na ochranu hospodárskej súťaže“ je príslušný orgán alebo orgány zodpovedný/é za presadzovanie práva hospodárskej súťaže strany dohody vrátane, v prípade Únie, Európskej komisie;
- g) „právo hospodárskej súťaže“ je právo, ktoré sa v rámci jurisdikcie strany dohody zaoberá týmto správaním, ktoré môže ovplyvniť služby leteckej dopravy na územie, z územia alebo v rámci územia tejto strany dohody:
  - i) dohody medzi leteckými dopravcami, rozhodnutia združení leteckých dopravcov a zosúladené postupy, ktorých cieľom alebo dôsledkom je zabránenie hospodárskej súťaži, jej obmedzenie alebo narušenie;

- ii) zneužívanie dominantného postavenia jedným alebo viacerými leteckými dopravcami; alebo
  - iii) koncentrácie medzi leteckými dopravcami, ktoré podstatne znižujú hospodársku súťaž, najmä v dôsledku vytvárania alebo posilňovania dominantného postavenia;
- h) „počítačový rezervačný systém“ (ďalej len „PRS“) je počítačový systém, ktorý obsahuje informácie (vrátane letových poriadkov, dostupnosti a cestovného) viac ako jedného leteckého dopravcu, so zariadeniami, cez ktoré sa môžu robiť rezervácie alebo vystavovať lístky, alebo bez týchto zariadení, v rozsahu v akom sú niektoré alebo všetky tieto služby sprístupnené predplatiteľom a zahŕňa „globálne distribučné systémy“, ak sú ich súčasťou produkty leteckej dopravy;
- i) „diskriminácia“ je rozlišovanie akéhokoľvek druhu bez objektívneho dôvodu;
- j) „účinná kontrola“ je vzťah, ktorý tvoria práva, zmluvy alebo iné prostriedky, ktoré buď samostatne, alebo spoločne a s ohľadom na vecné skutočnosti alebo právnu úpravu umožňujú priamo alebo nepriamo použiť rozhodujúci vplyv na podnik, najmä:
- i) právo použiť všetky aktíva podniku alebo ich časť;
  - ii) práva alebo zmluvy, ktoré poskytujú rozhodujúci vplyv na zloženie, voľby alebo rozhodnutia orgánov podniku, alebo inak poskytujú rozhodujúci vplyv na riadenie obchodnej činnosti podniku;

- k) „rozhodnutie o spôsobilosti“ je zistenie, že letecký dopravca ponúkajúci prevádzku leteckých dopravných služieb na základe tejto dohody má uspokojivé finančné schopnosti a adekvátne manažérske skúsenosti na prevádzkovanie takýchto služieb a je pripravený dodržiavať zákony, právne predpisy a požiadavky, ktoré sa vzťahujú na prevádzku takýchto služieb;
- l) „celkové náklady“ sú náklady na poskytované služby, ktoré môžu obsahovať primeranú výšku nákladov na kapitál a odpisy aktív, ako aj náklady na údržbu, prevádzku, riadenie a správu;
- m) „medzinárodná letecká doprava“ je letecká doprava, ktorá prechádza cez vzdušný priestor nad územím viac ako jedného štátu;
- n) „významné transakcie“ sú dodávka tovaru a služieb, ktoré sú takého rozsahu, že majú vplyv na spravodlivé a rovnaké príležitosti hospodárskej súťaže leteckých dopravcov strán dohody;
- o) „nepravidelná služba“ je služba leteckej dopravy, ktorá nie je pravidelnou službou;
- p) „strana dohody“ je Únia a členské štáty EÚ na jednej strane alebo členský štát združenia ASEAN na druhej strane;

- q) „strany dohody“ sú:
- i) Únia a členské štáty EÚ a
  - ii) členské štáty združenia ASEAN;
- r) „hlavné miesto podnikania“ je ústredie alebo sídlo leteckého dopravcu na území strany dohody, v ktorom sa vykonávajú hlavné finančné operácie a prevádzková kontrola vrátane riadenia zachovania letovej spôsobilosti leteckého dopravcu;
- s) „pravidelné služby“ sú séria letov, ktorá má všetky nasledujúce charakteristiky:
- i) prechádza cez vzdušný priestor nad územím viac ako jedného štátu;
  - ii) vykonáva sa lietadlom na prepravu cestujúcich, batožiny, poštových zásielok a/alebo nákladu za úhradu alebo nájom takým spôsobom, že každý let je prístupný pre verejné používanie;
  - iii) je prevádzkovaná tak, aby slúžila na dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými bodmi buď:
    - A) podľa uverejneného cestovného poriadku; alebo
    - B) letmi tak pravidelnými alebo častými, že predstavujú zrejme systematické série letov;

- t) „pozemná obsluha pre vlastnú potrebu“ je situácia, v ktorej letecký dopravca sám pre seba zabezpečuje jednu alebo viaceré kategórie služieb pozemnej obsluhy a neuzatvára žiadnu zmluvu akéhokoľvek druhu s tretou stranou na poskytovanie takých služieb. Na účely vymedzenia tohto pojmu sa leteckí dopravcovia medzi sebou nepovažujú za tretie strany, ak:
- i) jedna spoločnosť má väčšinový podiel v druhej spoločnosti; alebo
  - ii) jeden a ten istý subjekt má väčšinový podiel v každej z nich;
- u) „závažná porucha fungovania hospodárstva strany dohody“ je mimoriadna, dočasná a závažná kríza, ktorá má vplyv na celé hospodárstvo členského štátu združenia ASEAN alebo členského štátu EÚ, a nielen na konkrétny región alebo hospodárske odvetvie;
- v) „štátom vlastnený podnik“ je akýkoľvek podnik zapojený do obchodnej činnosti, ak:
- i) strana dohody vlastní viac ako 50 % upísaného základného imania podniku alebo hlasov spojených s akciami, ktoré vydal podnik; alebo
  - ii) strana dohody uplatňuje alebo má možnosť vykonávať priamo alebo nepriamo rozhodujúci vplyv na základe svojej finančnej účasti v ňom alebo na základe pravidiel alebo praktík týkajúcich sa jeho fungovania, alebo akýmikoľvek inými prostriedkami relevantnými na vytvorenie takéhoto rozhodujúceho vplyvu na podnik. Rozhodujúci vplyv na časť strany dohody sa predpokladá vtedy, ak strana dohody môže priamo alebo nepriamo vymenovať viac ako polovicu členov správneho, riadiaceho alebo dozorného orgánu podniku;

- w) „pristátie na neprepravné účely“ je pristátie na iný účel ako nastúpenie alebo vystúpenie cestujúcich, naloženie alebo vyloženie batožiny, nákladu a/alebo poštových zásielok v leteckej doprave;
- x) „subvencia“ je akýkoľvek finančný príspevok poskytnutý vládou alebo iným verejným orgánom vrátane:
- i) priameho prevodu finančných prostriedkov, ako sú napr. granty, pôžičky alebo prísuny kapitálu, prípadného priameho prevodu prostriedkov, prevzatia záväzkov, ako sú napr. úverové záruky, kapitálové injekcie, vlastníctvo, ochrana proti bankrotu alebo poistenie;
  - ii) vzdania sa alebo nevybratia príjmov, ktoré sú inak splatné;
  - iii) poskytovania tovaru alebo služieb (okrem všeobecnej infraštruktúry) či nákupu tovaru alebo služieb; alebo
  - iv) realizovania platieb do finančného mechanizmu alebo poverenia či usmernenia súkromnej inštitúcie na vykonávanie jednej alebo viacerých funkcií uvedených v odseku 1 písm. x) bodoch i), ii) a iii) tohto článku, ktoré by inak prináležali vláde alebo inému verejnému orgánu a ktorých vykonávanie sa v žiadnom zmysle nelíši od praxe obvykle vykonávanej vládou;

obmedzených na subjekt alebo odvetvie alebo skupinu subjektov alebo odvetví v rámci jurisdikcie udeľujúceho orgánu a poskytujúce výhodu leteckým dopravcom. Finančná intervencia zo strany vlády alebo iného verejného orgánu sa nepovažuje za výhodu, pokiaľ by rovnakú finančnú intervenciu poskytol súkromný účastník trhu motivovaný výlučne vyhliadkou na zisk, ktorý sa nachádza v rovnakej situácii ako daný verejný orgán;

- y) „tarifa“ je cestovné, sadzba alebo poplatok za leteckú prepravu cestujúcich, batožiny a/alebo nákladu (s výnimkou poštových zásielok) za úhradu (vrátane akýchkoľvek iných druhov dopravy s ňou spojených), ktoré účtujú leteckí dopravcovia vrátane ich agentov, a podmienky dostupnosti takého cestovného, sadzby alebo poplatku;
- z) „územie“ je v prípade členských štátov združenia ASEAN územie, vnútrozemské vody, súostrovne vody, teritoriálne vody,orské dno a jeho podložie a vzdušný priestor nad nimi; a v prípade Únie územie, vnútrozemské vody a pobrežné moria, na ktoré sa vzťahujú zmluvy EÚ a za podmienok ustanovených v týchto zmluvách, ako ajorské dno a jeho podložie a vzdušný priestor nad nimi a
- aa) „používateľský poplatok“ je poplatok uložený leteckým dopravcom za poskytnutie zariadení alebo služieb letísk, zariadení alebo služieb spojených s leteckou navigáciou, alebo zariadení a služieb leteckej bezpečnostnej ochrany vrátane súvisiacich služieb a zariadení, alebo poplatok súvisiaci s hlučkom a zahŕňa poplatky určené na riešenie problémov s miestnou kvalitou ovzdušia na letiskách a v ich okolí. Aby sa predišlo pochybnostiam, toto vymedzenie pojmu nezahŕňa schémy na riešenie emisií z medzinárodnej leteckej dopravy súvisiacich s klímou.

## ČLÁNOK 3

### Udelenie práv

#### Letový poriadok

1. Členský štát združenia ASEAN povolí leteckým dopravcom Únie prevádzkovať lety na týchto tratiach:

všetky body v Únii – všetky medziluhé body – všetky body v tomto členskom štáte združenia ASEAN – všetky body mimo týchto území.

Na účely tratí stanovených vyššie zahŕňajú medziluhé body a body mimo týchto území jeden alebo viaceré body v akomkoľvek inom členskom štáte združenia ASEAN.

2. Únia a jej členské štáty povolia leteckým dopravcom členského štátu združenia ASEAN prevádzkovať lety na týchto tratiach:

všetky body v tomto členskom štáte združenia ASEAN – všetky medziluhé body – všetky body v Únii – všetky body mimo týchto území.

Na účely tratí stanovených vyššie zahŕňajú body v Únii jeden alebo viaceré body v akomkoľvek členskom štáte EÚ.



## Dopravné práva

3. Strany dohody si navzájom udeľujú tieto práva na účely vykonávania medzinárodnej leteckej dopravy ich príslušnými leteckými dopravcami:

- a) právo prelietavať bez pristátia ponad územie strany dohody udeľujúcej práva;
- b) právo pristávať na neprepravné účely na území strany dohody udeľujúcej práva;
- c) právo leteckých dopravcov členského štátu združenia ASEAN vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom pravidelných a nepravidelných služieb osobnej, nákladnej a kombinovanej dopravy medzi akýmikoľvek bodmi v tomto členskom štáte združenia ASEAN a akýmikoľvek bodmi v Únii (dopravné práva v rámci tretej a štvrtej slobody);
- d) právo leteckých dopravcov Únie vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom pravidelných a nepravidelných služieb osobnej, nákladnej a kombinovanej dopravy medzi akýmikoľvek bodmi v Únii a akýmikoľvek bodmi v členskom štáte združenia ASEAN (dopravné práva v rámci tretej a štvrtej slobody);
- e) právo leteckých dopravcov členského štátu združenia ASEAN vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom pravidelných a nepravidelných služieb osobnej, nákladnej a kombinovanej dopravy medzi akýmikoľvek bodmi v členskom štáte EÚ a akýmikoľvek bodmi v inom členskom štáte EÚ alebo akýmikoľvek bodmi v tretej krajine ako súčasť služby s východiskovým miestom alebo miestom určenia v tomto členskom štáte združenia ASEAN (dopravné práva v rámci piatej slobody), s výhradou odseku 4 tohto článku;

- f) právo leteckých dopravcov Únie vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom pravidelných a nepravidelných služieb osobnej, nákladnej a kombinovanej dopravy medzi akýmikoľvek bodmi v členskom štáte združenia ASEAN a akýmikoľvek bodmi v inom členskom štáte združenia ASEAN alebo akýmikoľvek bodmi v tretej krajine ako súčasť služby s východiskovým miestom alebo miestom určenia v Únii (dopravné práva v rámci piatej slobody), s výhradou odseku 5 tohto článku a
- g) ďalšie práva, ktoré sú stanovené v tejto dohode.

4. Pokiaľ ide o služby osobnej a kombinovanej dopravy, práva udelené podľa odseku 3 písm. e) tohto článku podliehajú v každom členskom štáte združenia ASEAN všetkým týmto podmienkam:

- a) bezprostredne po nadobudnutí platnosti tejto dohody možno v každom smere prevádzkovať maximálne sedem (7) letov týždenne s odletom alebo príletom do každého členského štátu EÚ;
- b) po dvoch (2) rokoch možno v každom smere prevádzkovať maximálne sedem (7) ďalších letov týždenne s odletom alebo príletom do každého členského štátu EÚ a
- c) lety prevádzkované podľa odseku 4 písm. b) tohto článku nemôžu zabezpečovať trate medzi členským štátom EÚ a treťou krajinou, ktoré už zabezpečuje letecký dopravca Únie. Na účely tohto odseku sa trať považuje za zabezpečenú leteckým dopravcom Únie, ak tento dopravca prevádzkuje uvedenú trať prostredníctvom pravidelných služieb vlastným lietadlom, lietadlom prenajatým s posádkou alebo bez nej, alebo v prípade služieb nepretržitej dopravy prostredníctvom spoločných letových kódov.

5. Pokiaľ ide o služby osobnej a kombinovanej dopravy, práva udelené podľa odseku 3 písm. f) tohto článku podliehajú v každom členskom štáte EÚ všetkým týmto podmienkam:

- a) bezprostredne po nadobudnutí platnosti tejto dohody možno v každom smere prevádzkovať maximálne sedem (7) letov týždenne s odletom alebo príletom do každého členského štátu združenia ASEAN;
- b) po dvoch rokoch možno v každom smere prevádzkovať maximálne sedem (7) ďalších letov týždenne s odletom alebo príletom do každého členského štátu združenia ASEAN a
- c) lety prevádzkované podľa odseku 5 písm. b) tohto článku nemôžu zabezpečovať trate medzi členskými štátmi združenia ASEAN a treťou krajinou, ktoré už zabezpečuje letecký dopravca tohto členského štátu združenia ASEAN. Na účely tohto odseku sa trať považuje za zabezpečenú leteckým dopravcom členského štátu združenia ASEAN, ak tento dopravca prevádzkuje uvedenú trať prostredníctvom pravidelných služieb vlastným lietadlom, lietadlom prenajatým s posádkou alebo bez nej, alebo v prípade služieb nepretržitej dopravy prostredníctvom spoločných letových kódov.

#### Prevádzková flexibilita

6. Leteckí dopravcovia každej strany dohody môžu pri ktoromkoľvek lete alebo pri všetkých letoch a podľa vlastného uváženia na tratiach uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku:

- a) vykonávať lety v ktoromkoľvek smere alebo obidvoch smeroch;
- b) kombinovať rôzne čísla letov v rámci letu jedného lietadla;

- c) zabezpečovať leteckú dopravu do medziľahlých bodov a bodov mimo týchto území a do bodov na územiach strán dohody v akejkol'vek kombinácii a akomkoľvek poradí podľa ustanovení odseku 3 tohto článku;
- d) vynechať pristátie v ktoromkoľvek bode alebo bodoch;
- e) presunúť prepravu z ktoréhokoľvek zo svojich lietadiel na ktorékoľvek iné svoje lietadlo v ktoromkoľvek bode (zmena lietadla v mieste medzipristátia);
- f) vykonávať medzipristátia v ktorýchkoľvek bodoch na území alebo mimo územia strán dohody;
- g) vykonávať tranzitnú dopravu cez územie druhej strany dohody;
- h) kombinovať prepravu tým istým lietadlom bez ohľadu na to, kde sa táto preprava začína a
- i) zabezpečovať leteckú dopravu do viac než jedného bodu v tom istom členskom štáte EÚ alebo v členskom štáte združenia ASEAN v rámci tej istej služby (tzv. co-terminalisation).

7. Prevádzkovú flexibilitu stanovenú v odseku 6 tohto článku možno uplatňovať bez smerových alebo geografických obmedzení za predpokladu, že:

- a) leteckí dopravcovia členského štátu združenia ASEAN zabezpečujú leteckú dopravu do bodu v tomto členskom štáte združenia ASEAN a
- b) leteckí dopravcovia z Únie zabezpečujú leteckú dopravu do ktoréhokoľvek bodu v Únii.

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

9. Žiadne ustanovenie tejto dohody sa nebude považovať za poskytnutie niektorého z nasledujúcich práv:

- a) pokiaľ ide o členské štáty združenia ASEAN, právo ich leteckých dopravcov vziať na palubu v ktoromkoľvek členskom štáte EÚ cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a/alebo poštové zásielky, ktoré sa prepravujú za úhradu alebo nájom a sú určené do iného bodu na území tohto istého členského štátu EÚ a
- b) pokiaľ ide o Úniu, právo jej leteckých dopravcov vziať na palubu v ktoromkoľvek členskom štáte združenia ASEAN cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a/alebo poštové zásielky, ktoré sa prepravujú za úhradu alebo nájom a sú určené do iného bodu na území tohto istého členského štátu združenia ASEAN.

## ČLÁNOK 4

### Prevádzkové oprávnenia a technické povolenia

1. Po prijatí žiadostí o prevádzkové oprávnenie od leteckého dopravcu druhej strany dohody strana dohody udelí príslušné prevádzkové oprávnenie a technické povolenia bez zbytočného procedurálneho odkladu za predpokladu, že budú splnené všetky tieto podmienky:

a) v prípade leteckého dopravcu členského štátu združenia ASEAN:

- i) letecký dopravca má hlavné miesto podnikania v tomto členskom štáte združenia ASEAN a je držiteľom platnej prevádzkovej licencie v súlade s príslušnými právnymi predpismi tohto istého členského štátu združenia ASEAN;
- ii) členský štát združenia ASEAN zodpovedný za vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov vykonáva a udržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu a je jasne určený príslušný orgán a
- iii) leteckého dopravcu vlastní, priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníctva, a účinne kontroluje tento členský štát združenia ASEAN, jeho štátni príslušníci alebo kombinácia týchto dvoch možností;

b) v prípade leteckého dopravcu Únie:

- i) letecký dopravca je usadený na území Únie a je držiteľom platnej prevádzkovej licencie v súlade s právom Únie;

- ii) členský štát EÚ zodpovedný za vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov vykonáva a udržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu a je jasne určený príslušný orgán a
  - iii) leteckého dopravcu vlastní, priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníctva, a účinne kontroluje jeden alebo viac členských štátov EÚ, iné štáty, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore, Švajčiarsko, štátni príslušníci týchto štátov alebo kombinácia týchto možností;
- c) sú splnené podmienky článkov 15 a 16 a
- d) letecký dopravca spĺňa podmienky podľa zákonov a právnych predpisov, ktoré na vykonávanie medzinárodnej leteckej dopravy zvyčajne uplatňuje strana dohody, ktorá žiadosť posudzuje.

2. Na účely tohto článku a článku 5 zahŕňajú dôkazy o účinnej regulačnej kontrole leteckého dopravcu tieto skutočnosti:

- a) príslušný letecký dopravca je držiteľom platnej prevádzkovej licencie alebo povolenia vydaného príslušným orgánom dotknutej strany dohody a spĺňa kritériá tejto strany dohody vydávajúcej prevádzkovú licenciu alebo povolenie na prevádzkovanie medzinárodných leteckých služieb a
- b) táto strana dohody má v súlade s normami ICAO pre daného leteckého dopravcu zavedené a zachováva v platnosti programy dohľadu nad bezpečnosťou a bezpečnostnou ochranou.

3. Strana dohody pri udeľovaní prevádzkových oprávnení a technických povolení pristupuje ku všetkým dopravcom druhej strany dohody nediskriminačným spôsobom.

4. Po prijatí žiadosti o prevádzkové oprávnenie od leteckého dopravcu druhej strany dohody strana dohody uzná akékoľvek rozhodnutia o spôsobilosti a/alebo občianstve vydané touto druhou stranou dohody, ktoré sa vzťahujú na uvedeného leteckého dopravcu, akoby také rozhodnutie vydali jej vlastné príslušné orgány, a nebude v týchto veciach ďalej konať s výnimkou ustanovení uvedených v článku 5 ods. 2. Aby sa predišlo pochybnostiam, tento odsek sa nevzťahuje na uznávanie rozhodnutí vydaných vo vzťahu k bezpečnostným osvedčeniam alebo licenciám, bezpečnostným dohodám alebo poistným krytiam.

## ČLÁNOK 5

Zamietnutie, zrušenie, pozastavenie alebo obmedzenie prevádzkových oprávnení alebo technických povolení

1. Strana dohody môže zamietnuť, zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenia leteckého dopravcu druhej strany dohody, alebo vo vzťahu k nim uložiť podmienky, alebo inak zamietnuť, pozastaviť, alebo obmedziť prevádzku leteckého dopravcu druhej strany dohody, alebo vo vzťahu k nej uložiť podmienky, ak:

- a) v prípade leteckého dopravcu členského štátu združenia ASEAN:
  - i) letecký dopravca nemá hlavné miesto podnikania v členskom štáte združenia ASEAN alebo nie je držiteľom platnej prevádzkovej licencie v súlade s príslušnými právnymi predpismi tohto istého členského štátu združenia ASEAN; alebo
  - ii) členský štát združenia ASEAN zodpovedný za vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov nevykonáva alebo neudržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu alebo príslušný orgán nie je jasne určený; alebo



- iii) leteckého dopravcu priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníctva nevlastní alebo ho účinne nekontroluje tento členský štát združenia ASEAN, jeho štátni príslušníci alebo kombinácia týchto dvoch možností;
- b) v prípade leteckého dopravcu Únie:
- i) letecký dopravca nie je usadený na území Únie alebo nie je držiteľom platnej prevádzkovej licencie v súlade s právom Únie; alebo
  - ii) členský štát EÚ zodpovedný za vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov nevykonáva alebo neudržiava účinnú regulačnú kontrolu leteckého dopravcu alebo príslušný orgán nie je jasne určený; alebo
  - iii) leteckého dopravcu priamo alebo prostredníctvom väčšinového vlastníctva nevlastní alebo ho účinne nekontroluje jeden alebo viac členských štátov EÚ, iné štáty, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore, Švajčiarsko, štátni príslušníci týchto štátov alebo kombinácia týchto možností; alebo
- c) letecký dopravca nespĺňa požiadavky zákonov a právnych predpisov uvedených v článku 7.

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

3. Takéto konzultácie sa musia začať čo najskôr, najneskôr však do tridsiatich (30) dní po dátume doručenia žiadosti o konzultácie. Nedosiahnutie uspokojivej dohody do tridsiatich (30) dní alebo v dohodnutej lehote odo dňa začatia takýchto konzultácií, alebo nevykonanie dohodnutého nápravného opatrenia predstavuje pre stranu dohody, ktorá o konzultácie žiadala, dôvod na prijatie opatrenia, ktorým zamietne, zruší, pozastaví, alebo obmedzí prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenia dotknutého leteckého dopravcu, alebo vo vzťahu k nim uloží podmienky, alebo inak zamietne, pozastaví alebo obmedzí prevádzku dotknutého leteckého dopravcu, alebo vo vzťahu k nej uloží podmienky, s cieľom zabezpečiť dodržanie ustanovení článkov 4 a 7.

4. Bez ohľadu na odsek 3 tohto článku v prípade uvedenom v odseku 1 písm. c) tohto článku môže strana dohody prijať okamžité alebo naliehavé opatrenia, ak si to vyžaduje núdzová situácia alebo na zabránenie pokračujúceho nedodržiavania ustanovení. Aby sa predišlo pochybnostiam, pokračujúce nedodržiavanie ustanovení si vyžaduje, aby otázka nesúlady už bola vznesená medzi príslušnými orgánmi dotknutých strán dohody.

5. Týmto článkom sa neobmedzujú práva ktorejkoľvek strany dohody zamietnuť, zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenie leteckého dopravcu alebo leteckých dopravcov druhej strany dohody, alebo vo vzťahu k nim uložiť podmienky, alebo inak zamietnuť, pozastaviť alebo obmedziť prevádzku leteckého dopravcu alebo leteckých dopravcov druhej strany dohody, alebo vo vzťahu k nej uložiť podmienky, v súlade s ustanoveniami článkov 8, 15, 16 alebo 25.

## ČLÁNOK 6

### Liberalizácia vlastníctva a kontroly

Strany dohody uznávajú potenciálne výhody postupnej liberalizácie vlastníctva a kontroly ich jednotlivých leteckých dopravcov. Strany dohody môžu vo vhodnom čase v spoločnom výbore uvedenom v článku 23 preskúmať vzájomnú liberalizáciu vlastníctva a kontroly leteckých dopravcov. Spoločný výbor môže potom navrhnúť zmeny tejto dohody v súlade s článkom 23 ods. 4 písm. f) a článkom 28.

## ČLÁNOK 7

### Dodržiavanie zákonov a právnych predpisov

1. Zákony a právne predpisy, ktoré sa na území druhej strany dohody týkajú priletov, letov a odletov lietadiel používaných na medzinárodnú leteckú dopravu, musia leteckí dopravcovia strany dohody dodržiavať pri prilete lietadla na toto územie, pobyte na ňom alebo pri odlete z tohto územia.
2. V prípade cestujúcich, posádky alebo v ich zastúpení alebo batožiny, nákladu a/alebo poštových zásielok leteckých dopravcov strany dohody sa musia dodržiavať zákony a iné právne predpisy, ktoré sa na území strany dohody vzťahujú na prilety, lety a odlety cestujúcich, posádky, batožiny, nákladu a/alebo poštových zásielok v lietadle (vrátane právnych predpisov týkajúcich sa vstupu, odbavenia, prist'ahovalectva, pasov, colného odbavenia a karantény alebo v prípade pošty poštových predpisov) pri vstupe lietadla na územie druhej strany dohody, na tomto území alebo pri odlete lietadla z tohto územia.

3. Každá strana dohody na svojom území povolí leteckým dopravcom druhej strany dohody prijať opatrenia, ktorými sa zaručí, že budú prepravované iba osoby, ktoré majú cestovné doklady požadované na vstup na jej územie alebo tranzit cez územie tejto druhej strany dohody.

## ČLÁNOK 8

### Spravodlivá hospodárska súťaž

1. Strany dohody sa dohodli na tom, že ich spoločným cieľom je spravodlivé a konkurenčné prostredie, v ktorom majú leteckí dopravcovia strán dohody spravodlivé a rovnaké príležitosti súťažiť v poskytovaní leteckých dopravných služieb.

2. Na dosiahnutie cieľa uvedeného v odseku 1 tohto článku strany dohody:

- a) prijímajú alebo zachovávajú právo hospodárskej súťaže;
- b) zriadia alebo budú udržiavať funkčne nezávislý orgán na ochranu hospodárskej súťaže vybavený všetkými potrebnými právomocami a zdrojmi, ktorý bude účinne presadzovať právo hospodárskej súťaže strany dohody. Rozhodnutia orgánu na ochranu hospodárskej súťaže podliehajú odvolaniu a preskúmaniu súdom alebo súdnym dvorom tejto strany dohody;
- c) odstránia vo svojich príslušných jurisdikciách akúkoľvek formu diskriminácie alebo nekalých praktík, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť spravodlivé a rovnaké príležitosti leteckých dopravcov druhej strany dohody súťažiť v poskytovaní leteckých dopravných služieb. Aby sa predišlo pochybnostiam, žiadne ustanovenie v odseku 2 písm. c) tohto článku nezahŕňa správanie opísané v článku 2 ods. 1 písm. g) a

d) neposkytnú a nebudú udržiavať subvencie žiadnym leteckým dopravcom, ak by tieto subvencie nepriaznivo ovplyvňovali spravodlivé a rovnaké príležitosti leteckých dopravcov druhej strany dohody súťažiť v poskytovaní leteckých dopravných služieb.

3. Bez ohľadu na odsek 2 písm. d) tohto článku môže byť udelená táto pomoc:

a) podpora v prospech insolventných leteckých dopravcov alebo leteckých dopravcov v ťažkostiach, ak:

i) je táto podpora podmienená dôveryhodným reštrukturalizačným plánom založeným na realistických predpokladoch s cieľom zabezpečiť návrat leteckého dopravcu alebo leteckého dopravcu v ťažkostiach k dlhodobej životaschopnosti v primeranej lehote a

ii) dotknutý letecký dopravca, jeho investori alebo akcionári sami významne prispievajú k nákladom na reštrukturalizáciu;

b) dočasná podpora likvidity v prospech leteckého dopravcu v ťažkostiach, vo forme úverov alebo úverových záruk obmedzených na sumu potrebnú na udržanie činnosti dotknutého leteckého dopravcu, kým sa nevypracuje plán reštrukturalizácie alebo likvidácie;

c) za predpokladu, že sú obmedzené na minimálne sumy potrebné na dosiahnutie ich cieľa a že účinky na poskytovanie leteckých dopravných služieb medzi stranami dohody sú minimalizované:

i) subvencie určené na náhradu škody spôsobenej prírodnými katastrofami alebo mimoriadnymi udalosťami;

- ii) subvencie na nápravu závažnej poruchy fungovania hospodárstva jednej zo strán dohody;
- iii) subvencie leteckým dopravcom povereným plnením jasne určených záväzkov služieb vo verejnom záujme potrebných na splnenie základných dopravných potrieb obyvateľstva, ktoré nemožno uspokojiť samotnými trhovými silami, za predpokladu, že tieto subvencie sú obmedzené na primeranú odplatu za poskytnutie dotknutých leteckých dopravných služieb a
- iv) subvencie dostupné pre všetkých dopravcov a ktoré nie sú *de iure* ani *de facto* obmedzené na určitých leteckých dopravcov.

4. Strany dohody zabezpečia, aby každý z ich leteckých dopravcov poskytujúcich letecké dopravné služby podľa tejto dohody zverejnil alebo inak pripravil a na požiadanie poskytol výročnú finančnú správu a sprievodný finančný výkaz, ktoré sú nezávisle auditované a sú v súlade s medzinárodne uznávanými účtovnými normami a normami pre zverejňovanie finančných informácií podnikov, akú sú napríklad medzinárodné štandardy finančného výkazníctva. Subvencie sa vo finančnej správe v každom prípade uvádzajú samostatne.

5. Špecificky pre leteckú dopravu každá strana dohody zabezpečí, aby sa významné transakcie medzi jej leteckými dopravcami a poskytovateľmi tovarov a služieb, ktorými sú štátom vlastnené podniky (v akejkoľvek forme) tejto strany dohody, zakladali na obchodných podmienkach rovnocenných s tými, ktoré prevládajú pri nezávislých transakciách.

6. Každá strana dohody na žiadosť druhej strany dohody poskytne tejto druhej strane dohody do tridsiatich (30) dní alebo v dohodnutom časovom období príslušné informácie, ktoré možno odôvodnene požadovať, aby sa zabezpečilo dodržiavanie ustanovení tohto článku. Môže to zahŕňať dodatočné informácie týkajúce sa subvencií a položiek uvedených v odsekoch 4 a 5 tohto článku. Ak sa o ne požiada, strana dohody, ktorá tieto informácie prijíma, bude s týmito informáciami zaobchádzať dôverne.

7. Ak sa jedna alebo viaceré strany dohody (ďalej na účely tohto článku spoločne len „iniciujúca strana dohody“) domnievajú, že spravodlivé a rovnocenné príležitosti ich leteckých dopravcov súťažiť sú nepriaznivo ovplyvnené:

- a) diskrimináciou alebo nekalými praktikami zakázanými podľa odseku 2 písm. c) tohto článku;
- b) subvenciou zakázanou podľa odseku 2 písm. d) tohto článku, s výnimkou subvencií uvedených v odseku 3 tohto článku; alebo
- c) neposkytnutím informácií požadovaných podľa odseku 6 tohto článku.

môže postupovať v súlade s odsekmi 8 až 10 tohto článku.

8. Iniciujúca strana dohody predloží písomnú žiadosť o konzultácie dotknutej strane alebo stranám dohody (ďalej na účely tohto článku spoločne len „oslovená strana dohody“). Konzultácie sa musia začať do tridsiatich (30) dní od dátumu prijatia žiadosti, ak sa tieto strany dohody nedohodnú inak.

9. Ak sa iniciujúca strana dohody a oslovená strana dohody nedohodnú na tejto záležitosti do šesťdesiatich (60) dní od dátumu prijatia žiadosti o konzultácie, iniciujúca strana dohody môže prijať opatrenia voči všetkým alebo niektorým z leteckých dopravcov, ktorí sa zúčastnili na spornom konaní alebo ktorí profitovali z diskriminácie, nekalých praktík alebo dotknutých subvencií.

10. Opatrenia prijaté podľa odseku 9 tohto článku musia byť vhodné, primerané a obmedzené svojím rozsahom a trvaním na to, čo je nevyhnutne potrebné na zmiernenie ujmy spôsobenej leteckým dopravcom iniciujúcej strany dohody a odstránenie neoprávnenej výhody, ktorú leteckí dopravcovia oslovene strany dohody získali.

11. Ak sú záležitosti týkajúce sa tohto článku postúpené na konanie o urovnání sporu stanovené v článku 25:

- a) bez ohľadu na článok 25 ods. 2 a 3 možno spor okamžite postúpiť osobe alebo orgánu na rozhodnutie alebo ho predložiť na rozhodcovské konanie a
- b) lehoty uvedené v článku 25 ods. 10, 11 a 12 sa skrátia na polovicu.

12. Žiadnym ustanovením tejto dohody nesmie byť ovplyvnená, obmedzená alebo akokoľvek ohrozená autorita alebo právomoc orgánov strán dohody na ochranu hospodárskej súťaže alebo súdov alebo súdnych dvorov, ktoré preskúmavajú rozhodnutia týchto orgánov. Akýkoľvek krok, ktorý iniciujúca strana dohody prijme podľa odseku 9 tohto článku, sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté prípadné kroky a opatrenia prijaté uvedenými orgánmi a súdmi alebo súdnymi dvormi vrátane krokov a opatrení iniciujúcej strany dohody. Kroky a opatrenia orgánov strán dohody na ochranu hospodárskej súťaže alebo súdov alebo súdnych dvorov, ktoré preskúmavajú rozhodnutia týchto orgánov, sú vyňaté z mechanizmu urovnávania sporov stanoveného v článku 25.



## ČLÁNOK 9

### Podnikanie

1. Strany dohody súhlasia, že prekážky, ktorým čelia ich leteckí dopravcovia pri podnikaní, by obmedzovali výhody, ktoré sa majú dosiahnuť touto dohodou. Strany dohody súhlasia, že budú spolupracovať pri odstraňovaní takých prekážok, pokiaľ takéto prekážky obmedzujú obchodné operácie, narušujú hospodársku súťaž alebo ovplyvňujú rovnaké podmienky súťaže.
2. Spoločný výbor monitoruje pokrok dosiahnutý pri účinnom odstraňovaní prekážok pri podnikaní, s ktorými sa stretávajú leteckí dopravcovia strán dohody.

## ČLÁNOK 10

### Obchodné operácie

1. Strany dohody si navzájom udeľujú práva uvedené v odsekoch 2 až 17 tohto článku. Od leteckých dopravcov strán dohody sa nevyžaduje, aby si na účely tohto článku ponechali miestneho partnera.

#### Zástupcovia leteckých dopravcov

2. Leteckým dopravcom každej strany dohody sa umožní slobodne a bez diskriminácie si zriadiť pobočku a priestory na území druhej strany dohody, ak je to potrebné na poskytovanie služieb podľa tejto dohody, pokiaľ je to uskutočniteľné.
3. Bez toho, aby boli dotknuté predpisy o bezpečnosti a bezpečnostnej ochrane, ak sú takéto priestory umiestnené na letisku, môžu podliehať obmedzeniam z dôvodov dostupnosti priestorov.

4. Leteckí dopravcovia každej strany dohody majú právo v súlade so zákonmi a s právnymi predpismi druhej strany dohody, ktoré sa týkajú vstupu, pobytu a zamestnania, priviesť a držať na území druhej strany dohody riadiacich, obchodných, technických, prevádzkových a iných odborných zamestnancov, ktorí sú potrební na podporu poskytovania leteckej dopravy. Strany dohody v prípade potreby urýchlene spracujú udeľovanie pracovných povolení pre personál zamestnaný v pobočkách uvedených v tomto odseku, vrátane osôb vykonávajúcich určité dočasné úlohy, v súlade s príslušnými platnými zákonmi a právnymi predpismi.

#### Pozemná obsluha

5. a) Bez toho, aby bol dotknutý odsek 5 písm. b) tohto článku, leteckým dopravcom každej strany dohody sa v súvislosti s pozemnou obsluhou na území druhej strany dohody umožňuje:
- i) vykonávať pozemnú obsluhu pre vlastnú potrebu alebo
  - ii) vybrať si spomedzi konkurenčných dodávateľov, ak takíto dodávatelia poskytujú úplne alebo čiastočne služby pozemnej obsluhy v súlade so zákonmi a právnymi predpismi dotknutej strany dohody.
- b) Odsek 5 písm. a) tohto článku podlieha hľadiskám bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a fyzických alebo prevádzkových obmedzení. Ak takéto hľadiská obmedzujú pozemnú obsluhu pre vlastnú potrebu, zabraňujú jej alebo ju znemožňujú a ak neexistuje účinná hospodárska súťaž medzi poskytovateľmi, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy, príslušná strana dohody zabezpečí, aby všetky tieto služby boli dostupné všetkým leteckým dopravcom rovnocenne a nediskriminačne, a aby sa ceny za takéto služby určili na základe relevantných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.

## Pridelovanie prevádzkových intervalov na letiskách

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

## Prevádzkové plány, programy a cestovné poriadky

7. Strana dohody môže požadovať, aby sa oznámenie prevádzkových plánov, programov alebo cestovných poriadkov leteckej dopravy prevádzkovej na základe tejto dohody poskytovalo príslušným orgánom len na informačné účely. Ak strana dohody takéto oznámenie vyžaduje, minimalizuje administratívnu záťaž spojenú s požiadavkami a postupmi súvisiacimi s oznámením, ktorú znášajú sprostredkovatelia leteckej dopravy a leteckí dopravcovia druhej strany dohody.

## Predaj, miestne výdavky a prevod finančných prostriedkov

8. Leteckým dopravcom každej strany dohody sa povolí, aby sa zapájali do predaja leteckých dopravných služieb a súvisiacich služieb, či už ich vlastných, alebo ktoréhokoľvek iného leteckého dopravcu, na území druhej strany dohody. Letecký dopravca tak môže podľa vlastného uváženia urobiť priamo a/alebo prostredníctvom svojich obchodných zástupcov, iných sprostredkovateľov, ktorých určí letecký dopravca, alebo prostredníctvom internetu alebo iným dostupným spôsobom. Predaj a nákup takýchto dopravných a súvisiacich služieb sa povolí v mene územia predaja alebo nákupu alebo vo voľne zmeniteľných menách.

9. Leteckým dopravcom každej strany dohody sa povolí uhrádzať miestne výdavky vrátane nákupu paliva na území druhej strany dohody v miestnej mene alebo podľa vlastného uváženia vo voľne zmeniteľných menách za trhový výmenný kurz.

10. a) Leteckým dopravcom každej strany dohody sa na požiadanie povolí zmeniť príjmy z miestneho podnikania na voľne zmeniteľné meny a tieto príjmy kedykoľvek a akokoľvek previesť z územia druhej strany dohody do krajiny svojho výberu. Zmena a prevod prostriedkov sa umožnia rýchlo, bez obmedzení alebo zdanenia prostriedkov, za trhovú výmennú kurz platný na aktuálne transakcie a prevody v deň, keď letecký dopravca predloží úvodnú žiadosť o prevod prostriedkov, a nesmú podliehať žiadnym poplatkom s výnimkou poplatkov, ktoré zvyčajne účtujú banky za vykonanie takejto zmeny a prevodu.
- b) Ak za mimoriadnych okolností pohyb kapitálu a platby vrátane prevodov spôsobia vážne ťažkosti fungovania hospodárstva strany dohody alebo ak hrozí, že ich spôsobia, táto strana dohody môže prijať opatrenia, ktorými sa obmedzia práva stanovené v odseku 10 písm. a) tohto článku, a to za predpokladu, že takéto opatrenia sú dočasné a nevyhnutne potrebné na riešenie takýchto ťažkostí. Takéto opatrenia nepredstavujú prostriedok svojvoľnej alebo neodôvodnenej diskriminácie vo vzťahu k leteckým dopravcom druhých strán dohody v porovnaní s dopravcami akejkol'vek inej krajiny.

#### Obchodné dohody o spolupráci

11. Pri prevádzkovaní alebo ponúkaní služieb leteckej dopravy podľa tejto dohody sa leteckým dopravcom každej strany dohody povoľuje uzatvárať obchodné dohody o spolupráci, ako sú napr. dohody o vyhradení časti kapacity lietadla alebo dohody o spoločných letových kódoch, s:
- a) ktorýmkoľvek leteckým dopravcom alebo leteckými dopravcami strany dohody;
- b) ktorýmkoľvek leteckým dopravcom alebo leteckými dopravcami tretej krajiny a

c) poskytovateľom povrchovej dopravy (pozemnej alebo námornej) ktorejkoľvek krajiny,

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

12. Pri prevádzkovaní alebo ponúkaní služieb leteckej dopravy podľa tejto dohody, s výhradou článku A, sa leteckému dopravcovi každej strany dohody povoľuje uzatvárať obchodné dohody o spolupráci, ako sú napr. dohody o vyhradení časti kapacity lietadla alebo dohody o spoločných letových kódoch, s leteckým dopravcom, ktorý prevádzkuje vnútroštátny úsek, a to za predpokladu, že:

a) vnútroštátny úsek je súčasťou medzinárodnej cesty a

b) dohody spĺňajú požiadavky, ktoré sa na takéto dohody zvyčajne uplatňujú.

Na účely tohto odseku sa vnútroštátnym úsekom v prípade, že prevádzkujúcim dopravcom vnútroštátneho úseku je dopravca z Únie, rozumie trať na území členského štátu EÚ a, ak je prevádzkujúcim dopravcom na vnútroštátnom úseku dopravca členského štátu združenia ASEAN, trať na území tohto členského štátu združenia ASEAN.

13. Pokiaľ ide o predaj osobnej leteckej dopravy v rámci spoločných obchodných dohôd, kupujúci musí byť informovaný na predajnom mieste alebo v každom prípade pri odbavení alebo pred nástupom do lietadla, ak sa pre naväzujúci let nevyžaduje odbavenie, o tom, ktorí dopravní prevádzkovatelia budú prevádzkovať jednotlivé úseky služby.

## Intermodálne služby

14. Pokiaľ ide o dopravu cestujúcich, poskytovatelia povrchovej dopravy nepodliehajú zákonom ani iným právnym predpisom, ktorými sa riadi letecká doprava, a to výhradne na základe toho, že túto povrchovú dopravu ponúka letecký dopravca pod vlastným menom.

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

## Prenájom

16. Leteckým dopravcom každej strany dohody sa umožní poskytovať služby leteckej dopravy podľa tejto dohody:

- a) s použitím lietadiel prenajatých bez posádky od akéhokoľvek prenajímateľa;

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

17. Dotknuté strany dohody môžu vyžadovať, aby zmluvy o prenájme boli schválené ich príslušnými orgánmi na účely overenia súladu s podmienkami stanovenými v odseku 16 a s uplatniteľnými požiadavkami na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu. Ak však strana dohody vyžaduje takéto schválenie, usiluje sa urýchliť schvaľovacie postupy a minimalizovať administratívnu záťaž dotknutých leteckých dopravcov. Aby sa predišlo pochybnostiam, ustanovenia tohto odseku a odseku 16, sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté zákony a právne predpisy strany dohody, pokiaľ ide o prenájom lietadiel leteckými dopravcami uvedenej strany dohody.

## ČLÁNOK 11

### Clo a iné poplatky

1. Pri prílete na územie druhej strany dohody lietadlá prevádzkované v rámci medzinárodnej leteckej dopravy leteckými dopravcami strany dohody, ich bežné vybavenie, pohonné látky, mazivá, spotrebné technické zásoby, pozemné vybavenie, náhradné diely (vrátane motorov), zásoby lietadla (vrátane potravín, nápojov a liehovín, tabaku a iných produktov určených na používanie cestujúcimi alebo predaj cestujúcim v obmedzenom množstve počas letu) a ďalšie predmety určené na využívanie alebo využívané výlučne v súvislosti s prevádzkou alebo servisom lietadla v medzinárodnej leteckej doprave, sú na základe reciprocity, v najväčšom možnom rozsahu podľa príslušných vnútroštátnych zákonov a nariadení strán dohody a za predpokladu, že toto vybavenie a zásoby zostanú na palube lietadla, oslobodené od všetkých dovozných obmedzení, daní z majetku, kapitálových poplatkov, colných poplatkov, spotrebných daní, poplatkov za prehliadky, dane z pridanej hodnoty alebo iných podobných nepriamych daní a od podobných poplatkov a odvodov, ktoré sú:

- a) uložené príslušnými orgánmi tejto druhej strany dohody a
- b) nie sú založené na cene za poskytované služby.

Aby sa predišlo pochybnostiam, lietadlo a iný tovar, ktoré sú uvedené v tomto odseku, sa považujú za hnutel'ný majetok a žiadne ustanovenie v tomto článku nemá vplyv na platnosť a uplatňovanie článku 24 Chicagského dohovoru.



2. Strany dohody v rozsahu, v akom to umožňujú ich príslušné vnútroštátne zákony a nariadenia, a na základe reciprocity, oslobodia od daní, odvodov, ciel a poplatkov uvedených v odseku 1 tohto článku, s výnimkou poplatkov vychádzajúcich z nákladov za poskytované služby, aj:

- a) zásoby v lietadle, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie druhej strany dohody a nakladajú na palubu v primeraných množstvách na použitie v odlietajúcom lietadle leteckého dopravcu strany dohody, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím;
- b) pozemné vybavenie a náhradné diely (vrátane motorov) dovezené na územie druhej strany dohody na účely servisu, údržby alebo opravy lietadla leteckého dopravcu strany dohody, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa takéto vybavenie a náhradné diely majú použiť počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím;
- c) palivo, mazivá a spotrebné technické zásoby v lietadle dovezené alebo dodané na územie druhej strany dohody na použitie v lietadle leteckého dopravcu strany dohody, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím a
- d) tlačoviny, ako je ustanovené v colných právnych predpisoch druhej strany dohody, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie tejto druhej strany dohody a vezmú sa na palubu na použitie v odlietajúcom lietadle leteckého dopravcu strany dohody, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto tlačoviny majú používať počas časti letu uskutočnenej nad uvedeným územím.

3. Pokiaľ ide o výnimky stanovené v tomto článku, strany dohody pristupujú k leteckým dopravcom druhej strany dohody rovnako priaznivo ako k svojim vlastným leteckým dopravcom alebo dopravcom akejkolvek tretej krajiny, podľa toho, čo je priaznivejšie.
4. Žiadne ustanovenie tejto dohody nebráni strane dohody v tom, aby na nediskriminačnom základe uložila dane, odvody, clá, poplatky alebo odvody na palivo dodávané na jej území na použitie v lietadlách leteckého dopravcu druhej strany dohody, ktorý prevádzkuje lety medzi dvomi bodmi na jej území.
5. Bežné palubné vybavenie, ako aj materiál, zásoby a náhradné diely uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku, ktoré sa zvyčajne ponechávajú na palube lietadla prevádzkovaného leteckým dopravcom strany dohody, sa môžu vyložiť na území druhej strany dohody len so súhlasom colných orgánov tejto druhej strany dohody a môže byť potrebné držať ich pod dohľadom alebo kontrolou uvedených orgánov až dovtedy, kým sa nevyvezú naspäť alebo sa s nimi v súlade s colnými predpismi nenaloží inak.
6. Výnimky stanovené v tomto článku sa uplatňujú aj vtedy, keď leteckí dopravcovia strany dohody uzavreli s iným leteckým dopravcom, ktorý obdobne využíva takéto výnimky udelené druhou stranou dohody, zmluvu o pôžičke alebo prevode položiek uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku na územie tejto druhej strany dohody.
7. Žiadne ustanovenie tejto dohody nebráni strane dohody v tom, aby uložila dane, odvody, clá alebo poplatky na tovar predávaný na iný účel ako na spotrebu na palube pre cestujúcich na úseku služby leteckej dopravy medzi dvoma bodmi na jej území, na ktorých je dovolené nastupovanie do lietadla alebo vystupovanie z lietadla.

8. Batožina a náklad v priamom tranzite cez územie strany dohody sú oslobodené od daní, ciel, poplatkov a iných podobných odvodov, ktoré nevychádzajú z ceny za poskytovanú službu.
9. Na vybavenie a zásoby uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku sa môže vzťahovať požiadavka, aby boli držané pod dohľadom alebo kontrolou príslušných orgánov.
10. Ustanovenia príslušných dohôd, ktoré sú v platnosti medzi členskými štátmi združenia ASEAN a členskými štátmi EÚ s cieľom predchádzať dvojitému zdaneniu príjmov a kapitálu, sa touto dohodou nemenia.

## ČLÁNOK 12

### Používateľské poplatky

1. Každá strana dohody zabezpečí, aby všetky používateľské poplatky za používanie zariadení leteckej navigácie a riadenia letovej prevádzky, ktoré jej príslušné spoplatňujúce orgány alebo subjekty ukladajú leteckým dopravcom druhej strany dohody, vychádzali z nákladov a aby neboli diskriminačné a aby boli uložené za podmienok, ktoré nie sú menej priaznivé ako najpriaznivejšie podmienky dostupné pre akéhokoľvek iného leteckého dopravcu za podobných okolností v čase uplatnenia poplatkov.

2. S výnimkou poplatkov uložených za služby uvedené v článku 10 ods. 5 každá strana dohody zabezpečí, aby všetky používateľské poplatky, ktoré jej príslušné spoplatňujúce orgány alebo subjekty uložili leteckým dopravcom druhej strany dohody za používanie letísk, zariadení bezpečnostnej ochrany letectva a súvisiacich zariadení a služieb, neboli nespravodlivo diskriminačné a aby boli spravodlivo rozdelené medzi jednotlivé kategórie používateľov. Tieto poplatky nesmú prevyšovať úplné náklady príslušných spoplatňujúcich orgánov alebo subjektov na poskytovanie príslušných zariadení a služieb letísk, zariadení a služieb spojených s bezpečnostnou ochranou letectva na tom letisku alebo na tých letiskách, kde sa uplatňuje spoločný systém spoplatňovania. V týchto poplatkoch však môže byť zahrnutá primeraná návratnosť aktív po započítaní odpisov. Zariadenia a služby, za používanie ktorých sa účtujú poplatky, sa poskytujú efektívne a hospodárne. V každom prípade sa tieto poplatky za použitie služieb ukladajú leteckým dopravcom druhej strany dohody za rovnako priaznivých podmienok, než sú najpriaznivejšie podmienky dostupné pre ktoréhokoľvek iného leteckého dopravcu za podobných okolností v čase uplatňovania poplatkov.

3. Každá strana dohody od svojich príslušných spoplatňujúcich orgánov alebo subjektov vyžaduje, aby s leteckými dopravcami, ktorí používajú služby a zariadenia, viedli konzultácie a vymieňali si s nimi také informácie, ktoré môžu byť potrebné na umožnenie presného posúdenia primeranosti poplatkov v súlade so zásadami stanovenými v odsekoch 1 a 2 tohto článku. Každá strana dohody zabezpečí, aby jej príslušné spoplatňujúce orgány alebo subjekty primeraným spôsobom oznámili leteckým dopravcom každú navrhovanú zmenu používateľských poplatkov, aby mohli používatelia vyjadriť svoj názor a predložiť pripomienky pred vykonaním týchto zmien.

## ČLÁNOK 13

### Tarifny

1. Strany dohody umožnia, aby leteckí dopravcovia strán dohody voľne stanovovali tarify.
2. Každá strana dohody môže na nediskriminačnom základe vyžadovať, aby leteckí dopravcovia každej strany dohody oznámili jej príslušným orgánom tarify, ktoré ponúkajú za lety z jej územia, a to v zjednodušenej forme a iba na informačné účely. Takéto oznamovanie sa od leteckých dopravcov nesmie vyžadovať skôr, ako po prvýkrát zverejnia ponúkané tarify.

## ČLÁNOK 14

### Štatistika

1. Každá strana dohody poskytne ostatným stranám dohody dostupnú štatistiku leteckej dopravy podľa tejto dohody, ktorá sa vyžaduje v súlade s vnútroštátnymi zákonmi a inými právnymi predpismi strán dohody, na nediskriminačnom základe.
2. Strany dohody súhlasia, že budú spolupracovať s cieľom uľahčiť vzájomnú výmenu štatistických informácií na účely monitorovania rozvoja leteckej dopravy podľa tejto dohody.

## ČLÁNOK 15

### Bezpečnosť letectva

1. Strany dohody opätovne potvrdzujú dôležitosť úzkej spolupráce v oblasti bezpečnosti letectva. V tejto súvislosti strany dohody súhlasia, že v prípade potreby budú užšie spolupracovať, najmä v oblasti uľahčenia výmeny informácií o bezpečnosti, nožnej vzájomnej účasti na činnostiach dohľadu alebo vykonávania spoločných činností dohľadu, ako aj rozvoja spoločných projektov a iniciatív vrátane krajín, ktoré nie sú stranami tejto dohody.
2. Osvedčenia o letovej spôsobilosti, osvedčenia o odbornej spôsobilosti a licencie vydané alebo uznané za platné jednou stranou dohody, ktoré sú naďalej platné, uzná za platné aj druhá strana dohody a jej príslušné orgány na účely prevádzkovania leteckých dopravných služieb podľa tejto dohody pod podmienkou, že takéto osvedčenia alebo licencie boli vydané alebo uznané za platné prinajmenšom podľa príslušných medzinárodných noriem stanovených podľa Chicagského dohovoru a v súlade s nimi.
3. Každá strana dohody môže kedykoľvek požiadať o konzultácie týkajúce sa bezpečnostných noriem, ktoré dodržiava a uplatňuje druhá strana dohody v oblastiach leteckých zariadení, letových posádok, lietadiel a prevádzky lietadiel. Takéto konzultácie sa musia uskutočniť do tridsiatich (30) dní odo dňa prijatia žiadosti.

4. Ak po takýchto konzultáciách uvedených v odseku 3 tohto článku žiadajúca strana dohody zistí, že druhá strana dohody nedodríava a účinne neuplatňuje bezpečnostné štandardy v oblastiach uvedených v odseku 3 tohto článku, ktoré sú aspoň rovnaké ako minimálne normy stanovené podľa Chicagského dohovoru, oznámi takéto zistenia a kroky považované za nevyhnutné na splnenie týchto minimálnych noriem druhej strane dohody. Ak druhá strana dohody neprijme primerané nápravné opatrenie do pätnástich (15) dní odo dňa prijatia tohto oznámenia alebo v dohodnutej lehote, pre žiadajúcu stranu dohody uvedenú v odseku 3 tohto článku to predstavuje dôvod odmietnuť vydať prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenia leteckého dopravcu, ktorý je predmetom bezpečnostného dohľadu tejto druhej strany dohody, zrušiť ich, pozastaviť ich, uložiť vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedziť, alebo inak zamietnuť prevádzku leteckého dopravcu, ktorý je predmetom bezpečnostného dohľadu tejto druhej strany dohody, zrušiť ju, pozastaviť ju, uložiť na ňu podmienky alebo ju obmedziť.

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

6. Ak strana dohody po vykonaní inšpekcie na odbavovacej ploche zistí, že lietadlo alebo prevádzka lietadla nie je v súlade s minimálnymi normami stanovenými podľa Chicagského dohovoru alebo že nedochádza v tomto období k účinnému dodržiavaniu a uplatňovaniu bezpečnostných noriem stanovených podľa Chicagského dohovoru, alebo jej je odopretý prístup na účely inšpekcie na odbavovacej ploche, táto strana dohody informuje príslušné orgány tejto druhej strany, ktoré zodpovedajú za bezpečnostný dohľad nad leteckým dopravcom, ktorý prevádzkuje lietadlo, o týchto zisteniach a o krokoch, ktoré sa považujú za potrebné na dosiahnutie súladu s týmito minimálnymi normami. Ak sa neprijmú primerané nápravné opatrenia do pätnástich (15) dní odo dňa prijatia tohto oznámenia alebo v dohodnutej lehote, pre prvú stranu dohody to predstavuje dôvod odmietnuť vydať prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenia leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje lietadlo, zrušiť ich, pozastaviť ich, uložiť vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedziť, alebo inak zamietnuť prevádzku leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje lietadlo, zrušiť ju, pozastaviť ju, uložiť na ňu podmienky alebo ju obmedziť.

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

8. Každé opatrenie strany dohody v súlade s odsekmi 4, 6 alebo 7 tohto článku sa preruší, keď zaniknú dôvody na prijatie tohto opatrenia.



## ČLÁNOK 16

### Bezpečnostná ochrana letectva

1. Strany dohody opätovne zdôrazňujú svoje vzájomné záväzky zabezpečiť bezpečnostnú ochranu civilného letectva voči činom protiprávneho zasahovania, a najmä svoje záväzky podľa Chicagského dohovoru, Dohovoru o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla podpísaného v Tokiu 14. septembra 1963, Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel podpísaného v Haagu 16. decembra 1970, Dohovoru o potlačení protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva podpísaného v Montreale 23. septembra 1971, Protokolu o potlačení násilných protiprávnych činov na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu podpísaného v Montreale 24. februára 1988 a Dohovoru o označovaní plastických výbušnín na účel odhalenia podpísaného v Montreale 1. marca 1991, pokiaľ sú obidve strany dohody účastníkmi týchto dohovorov, ako aj všetkých ostatných dohovorov a protokolov týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany civilného letectva, na ktorých sa strany dohody zúčastňujú.
2. Strany dohody si na požiadanie navzájom poskytnú všetku pomoc potrebnú na zabránenie akémukoľvek ohrozeniu bezpečnostnej ochrany civilného letectva vrátane zabránenia protiprávnemu zmocneniu sa lietadla a iným protiprávnym činom proti bezpečnosti tohto lietadla, jeho cestujúcich a posádky, letísk a zariadení leteckej navigácie, ako aj každému inému ohrozeniu bezpečnostnej ochrany civilného letectva.
3. Strany dohody vo vzájomných vzťahoch dodržiavajú normy bezpečnostnej ochrany letectva stanovené organizáciou ICAO. Požadujú, aby prevádzkovatelia lietadiel z ich registra, prevádzkovatelia lietadiel s hlavným miestom podnikania alebo trvalým sídlom na ich území a prevádzkovatelia letísk na ich území dodržiavali tieto normy bezpečnostnej ochrany letectva.

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

5. Pri plnom zohľadnení a vzájomnom rešpektovaní zvrchovanosti strán dohody môžu strany dohody prijať bezpečnostné opatrenia pre vstup na svoje územie, ako aj núdzové opatrenia, s cieľom reagovať na konkrétne ohrozenie bezpečnostnej ochrany, čo by mala bezodkladne oznámiť dotknutej druhej strane alebo stranám dohody. Každá strana dohody kladne posúdi každú žiadosť druhej strany dohody o primerané osobitné bezpečnostné opatrenia a táto druhá strana dohody prihliadne na už prijaté bezpečnostné opatrenia prvej strany dohody a akékoľvek stanoviská prvej strany dohody. Okrem prípadu, keď to nie je v núdzových situáciách možné, každá strana dohody vopred informuje dotknutú stranu alebo strany dohody o všetkých osobitných opatreniach bezpečnostnej ochrany, ktoré plánuje zaviesť a ktoré by mohli mať významný finančný alebo prevádzkový vplyv na služby leteckej dopravy poskytované podľa tejto dohody. Každá strana dohody môže požiadať o zasadnutie spoločného výboru na prediskutovanie takýchto bezpečnostných opatrení, ako sa uvádza v článku 23.

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

7. Bez toho, aby bola dotknutá potreba neodkladného opatrenia na bezpečnostnú ochranu letectva, strany dohody potvrdzujú, že pri zvažovaní opatrení bezpečnostnej ochrany strana dohody vyhodnotí množné nepriaznivé účinky na medzinárodnú leteckú dopravu a pokiaľ to neobmedzuje zákon, zohľadní ich pri určovaní, ktoré opatrenia sú potrebné a vhodné na odstránenie obáv týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany.

8. Ak dôjde k protiprávnemu zmocneniu sa civilného lietadla alebo iným protiprávnym činom proti bezpečnosti lietadiel, cestujúcich, posádky, letísk alebo leteckých navigačných zariadení (alebo ak hrozí, že k nim dôjde), strany dohody si navzájom pomáhajú uľahčením komunikácie a ďalšími vhodnými opatreniami s cieľom rýchlo a bezpečne ukončiť tento incident alebo jeho hrozbu.

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

10. Ak má strana dohody opodstatnený dôvod domnievať sa, že druhá strana dohody nedodržiava ustanovenia tohto článku, prvá strana dohody môže požiadať o okamžité konzultácie s touto druhou stranou dohody. Takéto konzultácie sa začnú do tridsiatich (30) dní odo dňa prijatia žiadosti. Ak sa nedosiahne uspokojivá dohoda do pätnástich (15) dní alebo v dohodnutej lehote od dátumu začiatku takýchto konzultácií, pre stranu dohody, ktorá požiadala o konzultácie, to predstavuje dôvod konať a odmietnuť vydať leteckým dopravcom druhej strany dohody prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenia, zrušiť ich, pozastaviť ich, uložiť vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedziť s cieľom zabezpečiť súlad s ustanoveniami tohto článku. Ak si to vyžaduje núdzová situácia alebo na zabránenie pokračujúceho nedodržiavania ustanovení tohto článku, môže strana dohody prijať predbežné kroky a odmietnuť vydať leteckým dopravcom tejto druhej strany dohody prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenia, zrušiť ich, pozastaviť ich, uložiť vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedziť, s cieľom zabezpečiť súlad s ustanoveniami tohto článku.

11. Každé opatrenie prijaté v súlade s odsekom 10 tohto článku prvou stranou dohody uvedenou v tomto odseku sa ukončí po tom, ako druhá strana dohody dosiahne plný súlad s týmto článkom.

## ČLÁNOK 17

### Manažment letovej prevádzky

1. Strany dohody súhlasia, že budú spolupracovať v záležitostiach týkajúcich sa leteckých navigačných služieb vrátane ich bezpečnostného dohľadu. Súhlasia, že budú riešiť všetky politické otázky týkajúce sa výkonnosti manažmentu letovej prevádzky s cieľom optimalizovať celkovú efektívnosť letov, znížiť náklady, minimalizovať vplyv na životné prostredie a zvýšiť bezpečnosť a kapacitu tokov letovej prevádzky medzi existujúcimi systémami manažmentu letovej prevádzky strán dohody.

2. Strany dohody súhlasia, že budú podnecovať svoje príslušné orgány a poskytovateľov leteckých navigačných služieb k spolupráci na otázkach zabezpečovania interoperability medzi systémami manažmentu letovej prevádzky strán dohody a bližšie skúmať integráciu systémov strán dohody s cieľom znížiť vplyv leteckej dopravy na životné prostredie a podľa potreby si vymieňať informácie.
3. Strany dohody sa dohodli, že budú podporovať spoluprácu medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v oblasti výmeny letových údajov a koordinácie tokov letovej prevádzky na optimalizáciu efektívnosti letov s cieľom dosiahnuť lepšiu predvídateľnosť, presnosť a nepretržitosť služieb pre letovú prevádzku.
4. Strany dohody súhlasia so spoluprácou na programoch modernizácie manažmentu letovej prevádzky vrátane činností vývoja a zavádzania a s podporou krížovej účasti na overovacích a demonštračných činnostiach.

## ČLÁNOK 18

### Životné prostredie

1. Strany dohody podporujú potrebu ochrany životného prostredia, pričom presadzujú udržateľný rozvoj leteckej dopravy. Strany dohody majú v úmysle spolupracovať na identifikácii otázok súvisiacich s vplyvom medzinárodnej leteckej dopravy na životné prostredie.
2. Strany dohody uznávajú dôležitosť vzájomnej spolupráce a spolupráce s celosvetovým spoločenstvom s cieľom zohľadňovať a minimalizovať účinky leteckej dopravy na životné prostredie.

3. Strany dohody opakujú dôležitosť boja proti zmene klímy a na tento účel súhlasia so spoluprácou v riešení otázky emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni.

4. Strany dohody súhlasia s výmenou informácií a pravidelným dialógom medzi expertmi s cieľom zlepšiť spoluprácu pri riešení vplyvov medzinárodného letectva na životné prostredie vrátane oblastí, ako sú výskum a vývoj, udržateľné pohonné hmoty pre leteckú dopravu, záležitosti súvisiace s hlukom, ako aj o iných opatreniach zameraných na riešenie otázky emisií skleníkových plynov, so zohľadnením ich multilaterálnych environmentálnych práv a povinností.

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

## ČLÁNOK 19

### Zodpovednosť leteckých dopravcov

Strany dohody, ktoré ratifikovali Montrealský dohovor, opätovne potvrdzujú svoje záväzky podľa Montrealského dohovoru. Zvyšné strany dohody sa zaväzujú čo najskôr ratifikovať Montrealský dohovor a náležite to oznámiť spoločnému výboru.

## ČLÁNOK 20

### Ochrana spotrebiteľa

Strany dohody súhlasia so spoluprácou pri ochrane záujmov spotrebiteľov v leteckej doprave. Cieľom tejto spolupráce je dosiahnuť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa so zohľadnením záujmov všetkých zainteresovaných strán a rôznych charakteristík strán dohody. Na tento účel sa strany dohody budú radiť v spoločnom výbore o otázkach záujmu pre spotrebiteľov vrátane svojich plánovaných opatrení s cieľom dosiahnuť v maximálnej možnej miere vyššiu zlučiteľnosť príslušných režimov strán dohody.

## ČLÁNOK 21

### Počítačové rezervačné systémy

1. Predajcovia PRS pôsobiaci na území strany dohody majú povolené zavádzať, udržiavať a bezplatne sprístupňovať svoje PRS pre cestovné agentúry alebo cestovné kancelárie, ktorých hlavným predmetom činnosti je predaj produktov cestovného ruchu na území druhej strany dohody, pokiaľ PRS spĺňa všetky príslušné regulačné požiadavky tejto druhej strany dohody.
2. Strany dohody zrušia akékoľvek existujúce požiadavky ktoré by mohli obmedziť prístup PRS jednej strany dohody na trh druhej strany dohody alebo inak obmedziť hospodársku súťaž medzi predajcami PRS. Strany dohody sa zdržia prijímania takýchto požiadaviek v budúcnosti.

3. Žiadna strana dohody nesmie na svojom území ukladať alebo povoliť ukladať predajcom PRS druhej strany dohody odlišné požiadavky v súvislosti so zobrazeniami PRS, než sú tie, ktoré sú uložené jej vlastným predajcom PRS alebo akýmkoľvek iným predajcom PRS na jej trhu. Žiadna strana dohody nesmie brániť uzatvoreniu dohôd medzi predajcami PRS, ich poskytovateľmi a ich zákazníkmi, ktoré uľahčujú zobrazovanie komplexných a nestranných informácií spotrebiteľom alebo plnenie regulačných požiadaviek týkajúcich sa neutrálneho zobrazovania.
4. Vlastníkom a prevádzkovateľom PRS strany dohody, na ktorých sa vzťahujú príslušné regulačné požiadavky druhej strany dohody, prináleží rovnaká možnosť vlastniť alebo prevádzkovať PRS na území tejto druhej strany dohody, ako v prípade vlastníkov a prevádzkovateľov iných PRS, ktorí pôsobia na trhu tejto druhej strany dohody.
5. Ak sa na PRS vzťahuje dohoda o voľnom obchode (patriaca do rozsahu pôsobnosti článku V.I ods. 1 Všeobecnej dohody o obchode so službami), ktorú podpíše Únia a členský štát združenia ASEAN alebo o ktorej rokujú, odseky 1 až 4 tohto článku sa na tento členský štát združenia ASEAN nevzťahujú.

## ČLÁNOK 22

### Sociálne aspekty

1. Strany dohody uznávajú, že je dôležité zvažovať vplyvy tejto dohody na pracovnú silu, zamestnanosť a pracovné podmienky. Strany dohody sa zaväzujú spolupracovať v otázkach pracovnej sily vrátane pôsobnosti tejto dohody, a to aj vo vzťahu k vplyvom na zamestnanosť, základné pracovné práva, pracovné podmienky, sociálnu ochranu a sociálny dialóg.



2. Strany dohody uznávajú právo každej strany dohody stanoviť si vlastnú úroveň vnútroštátnej pracovnoprávnej ochrany, ktorú uzná za vhodnú, a náležite prispôbiť alebo upraviť svoje príslušné právne predpisy a politiky v súlade so zásadami medzinárodne uznávaných noriem stanovených v medzinárodných dohovoroch, ktorých je zmluvnou stranou. Strany dohody zabezpečia, aby práva a zásady obsiahnuté v ich príslušných zákonoch a právnych predpisoch neboli ohrozené, ale naopak účinne vykonávané.
3. Každá strana dohody bude naďalej skvalitňovať svoje zákony a právne predpisy a usilovať sa o zabezpečenie a stimulovanie vysokej úrovne pracovnoprávnej ochrany v odvetví letectva. Strany dohody uznávajú, že porušovanie základných zásad a práv pri práci sa nemôže považovať za legitímnu komparatívnu výhodu ani inak použiť ako legitímna komparatívna výhoda, ako aj, že pracovné normy by sa nemali využívať na protekcionistické účely.
4. Strany dohody zdôrazňujú svoj záväzok v súlade so svojimi záväzkami vyplývajúcimi z členstva v Medzinárodnej organizácii práce (ďalej len „MOP“) a z Deklarácie MOP o základných zásadách a právach pri práci a z nadväzujúcich opatrení prijatých v Ženeve 18. júna 1998, a to rešpektovať, podporovať a uplatňovať túto deklaráciu.
5. Strany dohody podporujú ciele obsiahnuté v programe dôstojnej práce MOP a v deklarácii MOP o sociálnej spravodlivosti pre spravodlivú globalizáciu prijatej v Ženeve 10. júna 2008.
6. Každá strana dohody sa zaväzuje vynaložiť maximálne úsilie na ratifikáciu základných dohovorov MOP, pokiaľ ich ešte neratifikovala. Strany dohody zväžia aj ratifikáciu a účinné vykonávanie iných dohovorov MOP a medzinárodných noriem v oblasti práce a sociálnej oblasti relevantných pre odvetvie civilného letectva s prihliadnutím na domáce okolnosti.

7. Každá strana dohody môže požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru s cieľom riešiť otázky súvisiace s prácou a vymeniť si príslušné informácie, ktoré považuje za dôležité.

## ČLÁNOK 23

### Spoločný výbor

1. Spoločný výbor zložený zo zástupcov strán dohody je zodpovedný za dohľad nad správou tejto dohody a zabezpečovanie jej riadneho vykonávania.
2. Spoločný výbor vypracuje a prijme vlastný rokovací poriadok.
3. Spoločný výbor bude zasadať podľa potreby, najmenej však raz za rok. Každá strana dohody môže kedykoľvek požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru. Takéto zasadnutie sa začne v čo najskoršom možnom termíne, najneskôr však do dvoch (2) mesiacov odo dňa prijatia žiadosti, ak sa strany dohody nedohodnú inak.
4. Na účely riadneho vykonávania tejto dohody spoločný výbor:
  - a) uskutočňuje výmenu informácií vrátane zmien zákonov, právnych predpisov a politík príslušných strán dohody, ktoré môžu mať vplyv na letecké dopravné služby, ako aj štatistických informácií na účely monitorovania vývoja leteckých dopravných služieb podľa tejto dohody;
  - b) predkladá odporúčania a prijíma rozhodnutia v prípadoch, ktoré sú výslovne stanovené v tejto dohode;

- c) rozvíja spoluprácu, a to aj v otázkach v oblasti regulácie;
- d) vedie konzultácie o všetkých otázkach uplatňovania alebo výkladu tejto dohody;
- e) vedie prípadné konzultácie v súvislosti s otázkami leteckej dopravy, ktorými sa zaoberajú medzinárodné organizácie, vo vzťahoch s tretími krajinami a v rámci mnohostranných dojednaní alebo dohôd vrátane prípadného prijatia spoločného prístupu;
- f) hľadá potenciálne oblasti ďalšieho rozvoja tejto dohody vrátane vypracúvania odporúčaní týkajúcich sa zmien tejto dohody a
- g) rozhoduje o všetkých nových pôvodných jazykových verziách tejto dohody v prípade, že k nej pristúpia nové členské štáty EÚ.

5. Odporúčania a rozhodnutia sa prijímajú konsenzom medzi Úniou a jej členskými štátmi na jednej strane a všetkými členskými štátmi združenia ASEAN konajúcim spoločne na druhej strane. Rozhodnutia spoločného výboru sú pre strany dohody záväzné.

## ČLÁNOK 24

### Vykonávanie

1. Žiadne ustanovenie tejto dohody nemožno vykladať tak, že jeho zámerom je udeliť práva alebo ukladať povinnosti, na ktoré sa môžu priamo odvolávať štátni príslušníci strany dohody na súdoch alebo súdnych dvoroch ktorejkoľvek strany dohody.

2. Strany dohody prijímú všetky primerané všeobecné či konkrétne opatrenia na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich z tejto dohody.
3. Strany dohody pri uplatňovaní svojich práv na základe tejto dohody prijímú opatrenia, ktoré sú primerané a úmerné ich príslušným cieľom.
4. Strany dohody sa zdržia prijímania akýchkoľvek opatrení, ktoré by mohli ohroziť dosiahnutie cieľov tejto dohody.
5. Každá strana dohody je na svojom vlastnom území zodpovedná za riadne presadzovanie tejto dohody.
6. Každá strana dohody v súlade s platnými vnútroštátnymi zákonmi a inými právnymi predpismi strán dohody poskytne druhej strane dohody všetky potrebné informácie a pomoc v prípade vyšetrovania možných porušení, ktoré táto druhá strana dohody vedie v súlade s touto dohodou.
7. Táto dohoda nebráni konzultáciám a rokovaniam medzi príslušnými orgánmi strán dohody nezávisle od spoločného výboru, a to ani v oblasti rozvoja leteckej dopravy, bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti, životného prostredia, sociálnej politiky, manažmentu letovej prevádzky, leteckej infraštruktúry, hospodárskej súťaže a ochrany spotrebiteľov. Strany dohody informujú spoločný výbor o výsledkoch takýchto konzultácií a diskusií, ktoré môžu mať vplyv na výklad alebo vykonávanie tejto dohody.

8. Ak sa v tejto dohode odkazuje na spoluprácu medzi stranami dohody, strany dohody sa usilujú nájsť spoločný základ pre spoločné opatrenia s cieľom ďalej rozvíjať túto dohodu a/alebo zlepšiť jej fungovanie v dotknutých oblastiach na základe vzájomného súhlasu.

## ČLÁNOK 25

### Riešenie sporov a rozhodcovské konanie

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 5 a 8, pri akomkoľvek spore týkajúcom sa uplatňovania alebo výkladu tejto dohody môže jedna strana dohody alebo viaceré strany dohody použiť mechanizmus urovnávania sporov stanovený v tomto článku.

2. Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek predchádzajúce konzultácie medzi stranami dohody na základe tejto dohody, ak niektorá strana dohody má záujem o uplatnenie mechanizmu urovnávania sporov stanoveného v tomto článku, písomne to oznámi dotknutej strane alebo stranám dohody a požiada o zasadnutie spoločného výboru na účely konzultácie.

3. a) Ak:

- i) spoločný výbor záležitosť neprediskutuje do dvoch (2) mesiacov odo dňa prijatia žiadosti uvedenej v odseku 2 tohto článku alebo do dňa, na ktorom sa dohodli strany dohody; alebo
- ii) sa spor nevyrieši do šiestich (6) mesiacov od tejto žiadosti,

spor sa môže na základe dohody strán dohody postúpiť osobe alebo orgánu na rozhodnutie.

- b) Ak dotknuté strany dohody nedospejú k vzájomnej dohode o postúpení sporu osobe alebo orgánu na rozhodnutie, na žiadosť ktorejkoľvek strany dohody sa predloží na rozhodcovské konanie v súlade s týmto článkom.

4. Bez ohľadu na odseky 2 a 3 tohto článku, ak strana dohody odmietla vydať leteckému dopravcovi druhej strany dohody prevádzkové oprávnenie alebo technické povolenia, zrušila ich, pozastavila ich, uložila vo vzťahu k nim podmienky alebo ich obmedzila, alebo inak odmietla prevádzku leteckého dopravcu tejto druhej strany dohody, alebo ju pozastavila, uložila vo vzťahu k nej podmienky alebo ju obmedzila, spor možno okamžite postúpiť osobe alebo orgánu na rozhodnutie alebo ho predložiť na rozhodcovské konanie. Príslušné lehoty uvedené v odsekoch 10, 11 a 12 tohto článku sa skrátia na polovicu.

5. Žiadosť o rozhodcovské konanie podáva písomne jedna alebo viaceré strany dohody (ďalej spoločne len „iniciujúca strana“ na účely tohto článku) dotknutej strane alebo stranám dohody (ďalej spoločne len „oslovená strana“ na účely tohto článku). Iniciujúca strana vo svojej žiadosti predloží sporné otázky, opíše sporné opatrenie a vysvetlí dôvody, pre ktoré považuje takéto opatrenie v rozpore s touto dohodou.

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

- a) Iniciujúca strana a oslovená strana vymenujú po jednom rozhodcovi do dvadsiatich (20) dní odo dňa doručenia žiadosti o rozhodcovské konanie. Do tridsiatich (30) dní od vymenovania týchto dvoch rozhodcov iniciujúca strana a oslovená strana na základe dohody vymenujú tretieho rozhodcu, ktorý bude konať ako predseda rozhodcovského súdu.

- b) Ak iniciujúca alebo oslovená strana nevymenuje rozhodcu alebo ak tretí rozhodca nie je vymenovaný v súlade s odsekom 6 písm. a) tohto článku, iniciujúca alebo oslovená strana môže požiadať predsedu rady ICAO, aby vymenoval potrebného rozhodcu alebo rozhodcov do tridsiatich (30) dní odo dňa doručenia uvedenej tejto žiadosti. Ak je predseda rady ICAO štátnym príslušníkom členského štátu združenia ASEAN alebo členského štátu EÚ, o vymenovanie je požiadaný služobne najvyššie postavený podpredseda tejto rady, ktorý nie je štátnym príslušníkom ani združenia ASEAN, ani členského štátu EÚ.

7. Dňom zriadenia rozhodcovského súdu je deň, keď posledný z troch (3) rozhodcov prijal vymenovanie.

8. Rozhodcovské konanie je vedené v súlade s rokovacím poriadkom, ktorý prijme spoločný výbor pri najbližšej nožnej príležitosti, s výhradou ustanovení tohto článku a v súlade s článkom 23 ods. 4 písm. b) a ods. 5. Kým spoločný výbor neprijme rokovací poriadok, rozhodcovský súd stanoví svoje vlastné procesné pravidlá.

9. Na žiadosť iniciujúcej strany alebo oslovenej strany môže rozhodcovský súd až do svojho konečného nálezu nariadiť prijatie predbežných nápravných opatrení vrátane zmeny alebo zrušenia opatrení prijatých buď iniciujúcou stranou, alebo oslovenou stranou podľa tejto dohody.

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

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

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



13. Okrem okolností uvedených v odseku 4 tohto článku sa príslušné lehoty uvedené v odsekoch 10, 11 a 12 tohto článku skrátia na polovicu:

- a) na žiadosť iniciujúcej strany alebo osloveneí strany, ak rozhodcovský súd do desiatich (10) dní rozhodne, že prípad je naliehavý; alebo
- b) ak sa tak dohodnú iniciujúca strana a oslovená strana.

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

15. Ak rozhodcovský súd rozhodne, že došlo k porušeniu tejto dohody, a strana dohody, o ktorej sa zistilo, že porušila túto dohodu, nevyhovie konečnému nálezu rozhodcovského súdu alebo nedospeje s druhou stranou dohody k vzájomne uspokojivému riešeniu do štyridsiaticich (40) dní odo dňa vydania konečného nálezu rozhodcovského súdu, druhá strana dohody môže pozastaviť uplatňovanie porovnateľných výhod vyplývajúcich z tejto dohody, kým strana dohody, o ktorej sa zistilo, že porušila túto dohodu, nevyhovie konečnému nálezu rozhodcovského súdu alebo kým iniciujúca strana a oslovená strana nedospejú k vzájomne uspokojivému riešeniu.

## ČLÁNOK 26

### Vzťah k iným dohodám

1. S výhradou odsekov 2 a 7 tohto článku sa pozastavuje uplatňovanie všetkých predchádzajúcich dohôd alebo dojednaní o leteckých dopravných službách medzi členským štátom EÚ a členským štátom združenia ASEAN alebo medzi Úniou a členským štátom združenia ASEAN, kým je táto dohoda medzi týmito stranami dohody v platnosti.
2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1 tohto článku, ustanovenia predchádzajúcej dohody alebo dojednania o leteckých dopravných službách medzi členským štátom EÚ a členským štátom združenia ASEAN o otázkach, na ktoré sa vzťahujú články 3, 4, 10 a 13, sa naďalej uplatňujú ako predmet tejto dohody, ak sú pre dotknutých leteckých dopravcov priaznivejšie. Všetky práva a výhody leteckých dopravcov dotknutého členského štátu EÚ v súlade s uvedenými ustanoveniami pripadajú všetkým leteckým dopravcom Únie.
3. Na účely odseku 2 tohto článku sa všetky rozdiely vo výklade najskôr riešia konzultáciou medzi dotknutými stranami dohody pred tým, než sa predložia spoločnému výboru na účely konzultácie. Ak spoločný výbor záležitosť nevyrieši, možno ju postúpiť mechanizmu urovnávania sporov stanovenému v článku 25.
4. Akékoľvek ďalšie dopravné práva, ktoré môže členský štát združenia ASEAN udeliť členskému štátu EÚ alebo naopak, po dátume nadobudnutia platnosti tejto dohody, podliehajú tejto dohode a nesmú byť diskriminačné vo vzťahu k leteckým dopravcom Únie. Uvedené dojednania sa bezodkladne oznámia spoločnému výboru.

5. Spoločný výbor vypracuje a priebežne aktualizuje informatívny zoznam ustanovení a dojednaní o dopravných právach uvedených v odsekoch 2 a 4 tohto článku.
  
6. Ak sa strany dohody stanú účastníkmi mnohostrannej dohody alebo schvália rozhodnutie prijaté ICAO alebo inou medzinárodnou organizáciou, ktorým sa riešia záležitosti, ktoré sú predmetom tejto dohody, uskutočnia v spoločnom výbore konzultácie podľa článku 23 s cieľom určiť, či by sa táto dohoda mala revidovať s cieľom zohľadniť takýto vývoj.
  
7. Žiadne ustanovenie tejto dohody nemá vplyv na platnosť a uplatňovanie existujúcich a budúcich dohôd medzi členskými štátmi EÚ a členskými štátmi združenia ASEAN, pokiaľ ide o ich príslušné zvrchované územia, ktoré nie sú zahrnuté vo vymedzení pojmu „územie“ v článku 2.

## ČLÁNOK 27

### Príloha

Príloha k tejto dohode tvorí jej neoddeliteľnú súčasť. Všetky zmeny tejto prílohy sa uskutočnia v súlade s článkom 28.

## ČLÁNOK 28

### Zmeny

Akúkoľvek zmenu tejto dohody môžu schváliť strany dohody v rámci konzultácií vedených v súlade s článkom 23. Takáto zmena nadobúda účinnosť v súlade s postupom stanoveným v článku 33.

## ČLÁNOK 29

### Vypovedanie

1. Túto dohodu môže vypovedať Únia a jej členské štáty alebo všetky členské štáty združenia ASEAN konajúce spoločne, a to písomným oznámením generálnemu tajomníkovi Rady Európskej únie alebo generálnemu tajomníkovi združenia ASEAN. Vypovedanie dohody nadobúda platnosť osemnásť (18) mesiacov odo dňa prijatia oznámenia generálnym tajomníkom združenia ASEAN alebo generálnym tajomníkom Rady Európskej únie.
2. V prípade, že členský štát vystúpi z Únie alebo zo združenia ASEAN, v tomto štáte sa dohoda prestáva uplatňovať podľa článku 32 s účinnosťou odo dňa, keď nadobudne účinnosť jeho vystúpenie z Únie alebo zo združenia ASEAN.

## ČLÁNOK 30

### Registrácia tejto dohody

Túto dohodu a všetky jej zmeny po nadobudnutí platnosti zaeviduje v ICAO generálny tajomník združenia ASEAN.

## ČLÁNOK 31

### Pristúpenie nových členských štátov EÚ

1. Táto dohoda je otvorená na pristúpenie štátov, ktoré sa stali členskými štátmi Únie po dátume podpisu tejto dohody.
2. Pristúpenie členského štátu EÚ k tejto dohode sa uskutoční uložením listiny o pristúpení k tejto dohode u generálneho tajomníka Rady Európskej únie, ktorý upovedomí strany dohody a generálneho tajomníka združenia ASEAN o uložení listiny o pristúpení a o jej dátume. Pristúpenie nadobúda účinnosť od pätnásteho (15.) dňa, ktorý nasleduje po dátume uloženia listiny o pristúpení.
3. Článok 26 ods. 1, 2, 3 a 7 sa uplatňuje primerane na platné dohody a dojednania existujúce v čase pristúpenia členského štátu EÚ k tejto dohode.

## ČLÁNOK 32

### Územná pôsobnosť

Táto dohoda sa uplatňuje na územie Únie na jednej strane a na územie členských štátov združenia ASEAN vymedzených v článku 2 v ods. 1 písm. z) na strane druhej.

## ČLÁNOK 33

### Nadobudnutie platnosti

1. Táto dohoda podlieha ratifikácií, prijatiu alebo schváleniu v súlade s príslušnými postupmi strán dohody.
2. Generálny tajomník združenia ASEAN zašle generálnemu tajomníkovi Rady Európskej únie písomné oznámenie, v ktorom potvrdí, že sa uskutočnili príslušné postupy ratifikácie, prijatia alebo schválenia členskými štátmi združenia ASEAN. Generálny tajomník Rady Európskej únie zašle generálnemu tajomníkovi združenia ASEAN písomné oznámenie, v ktorom potvrdí, že sa uskutočnili príslušné postupy ratifikácie, prijatia alebo schválenia Úniou a jej členskými štátmi.
3. S výhradou článku N táto dohoda nadobúda platnosť tridsať (30) dní po dni prijatia neskoršieho písomného oznámenia stanoveného v odseku 2 tohto článku.

## ČLÁNOK 34

### Autentické znenia

1. Táto dohoda je vyhotovená v dvoch pôvodných vyhotoveniach v anglickom, bulharskom, českom, dánskom, estónskom, fínskom, francúzskom, gréckom, holandskom, chorvátskom, írskom, litovskom, lotyšskom, maďarskom, maltskom, nemeckom, poľskom, portugalskom, rumunskom, slovenskom, slovinskom, španielskom, švédskom a talianskom a jazyku, pričom každé znenie je rovnako autentické.
2. V prípade rozdielu medzi jazykovými verziami spoločný výbor rozhodne o jazyku znenia, ktorý sa má použiť.
3. Jedno z pôvodných vyhotovení dohody vrátane všetkých jej zmien sa uloží u generálneho tajomníka združenia ASEAN, ktorý urýchlene poskytne jeho overenú kópiu každému členskému štátu združenia ASEAN. Pôvodné vyhotovenie dohody vrátane všetkých jej zmien sa uloží u generálneho tajomníka Rady Európskej únie .

NA DÔKAZ TOHO nižšie podpísaní, k tomuto aktu plne oprávnení, podpísali túto dohodu v dvoch vyhotoveniach.

ČLÁNOK A

Letový poriadok

1. Bez ohľadu na článok 3 ods. 1 a 2 a v súlade s vnútroštátnymi zákonmi a inými právnymi predpismi Indonézie na účely prevádzky osobných a kombinovaných leteckých dopravných služieb medzi Indonéziou a Úniou sú bodmi v Indonézii Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan a Surabaya.

2. Ak:

a) dohoda o leteckých dopravných službách medzi členskými štátmi združenia ASEAN; alebo

b) dohoda o leteckých dopravných službách medzi členskými štátmi združenia ASEAN spoločne a inou krajinou

umožňuje leteckému dopravcovi prevádzkovať osobné a kombinované letecké dopravné služby do bodov v Indonézii iných ako Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan a Surabaya, body v Indonézii zahŕňajú aj tieto body.

3. Na účely článku 10 ods. 12 sa v prípade Indonézie vnútroštátne práva na spoločné označovanie liniek uplatňujú prostredníctvom bodov identifikovaných v odsekoch 1 a 2 tohto článku na všetky ostatné body v Indonézii alebo naopak.



## ČLÁNOK B

### Dopravné práva

Bez ohľadu na článok 3 ods. 2 sa uplatňujú tieto ustanovenia:

- a) Udelenie dopravných práv v rámci piatej slobody podľa článku 3 ods. 3 písm. f) leteckému dopravcovi Únie na účely vykonávania služieb osobnej a kombinovanej dopravy medzi bodmi v Mjanmarsku a bodmi v rámci združenia ASEAN nadobúda účinnosť od 1. júla 2024.
- b) Udelenie dopravných práv v rámci piatej slobody podľa článku 3 ods. 3 písm. e) udelené leteckému dopravcovi Mjanmarska na účely vykonávania služieb osobnej a kombinovanej dopravy medzi bodmi v Únii nadobúda účinnosť od 1. júla 2024.
- c) Udelenie dopravných práv v rámci piatej slobody podľa článku 3 ods. 3 písm. f) leteckému dopravcovi Únie na účely vykonávania služieb osobnej a kombinovanej dopravy medzi bodmi v Únii a bodmi vo Vietname do bodov mimo združenia ASEAN sa vzťahuje len na trate, ktoré neprevádzkuje letecký dopravca Vietnamu.
- d) Udelenie dopravných práv v rámci piatej slobody podľa článku 3 ods. 3 písm. e) leteckému dopravcovi Vietnamu na účely vykonávania služieb osobnej a kombinovanej dopravy medzi bodmi vo Vietname a bodmi v Únii do bodov mimo Únie sa vzťahuje len na trate, ktoré neprevádzkuje letecký dopravca Únie.

## ČLÁNOK C

### Právo na medzipristátie

1. Bez ohľadu na článok 3 ods. 6 písm. f) uplatňovanie vlastného práva leteckých dopravcov Únie na medzipristátie na prevádzky so spoločným terminálom v rámci toho istého členského štátu združenia ASEAN nadobúda účinnosť dva (2) roky po tom, ako sa tieto práva vzájomne ustanovia v dohode o leteckých dopravných službách medzi členskými štátmi združenia ASEAN. Zároveň nadobúda účinnosť uplatňovanie práva leteckých dopravcov členských štátov združenia ASEAN na medzipristátie na prevádzky so spoločným terminálom v rámci toho istého členského štátu EÚ.
2. Dovtedy každá strana dohody priaznivo posúdi žiadosti leteckých dopravcov inej strany dohody o vykonávanie vlastných medzipristátí počas prevádzok so spoločným terminálom v rámci toho istého členského štátu združenia ASEAN alebo členského štátu EÚ na dodatočnom dvojstrannom základe, ak tieto práva ešte nie sú k dispozícii.

## ČLÁNOK D

### Určovanie leteckých dopravcov

1. Bez ohľadu na článok 4 ods. 1 môžu Indonézia, Mjanmarsko, Filipíny a Vietnam zachovať požiadavku určovania leteckých dopravcov, ktorá existuje v ich príslušných vnútroštátnych zákonoch a iných právnych predpisoch v čase podpisu tejto dohody.

2. Na účely odseku 1 tohto článku spĺňa uverejnenie „Zoznamu leteckých dopravcov EÚ, ktorí sú držiteľmi aktívnej prevádzkovej licencie“ Úniou tieto vnútroštátne požiadavky určovania v prípade dopravcov uvedených na tomto zozname za predpokladu, že tento zoznam sa elektronicky sprístupní príslušným orgánom daných členských štátov združenia ASEAN.
3. Indonézia, Mjanmarsko, Filipíny a Vietnam sa usilujú čo najskôr zrušiť uvedené požiadavky určovania a náležite to oznámia spoločnému výboru.

## ČLÁNOK E

### Spravodlivá hospodárska súťaž

1. Aby sa zabránilo akýmkoľvek pochybnostiam, strany dohody potvrdzujú, že v článku 8 ods. 2 písm. a) a b) sa len stanovuje povinnosť strán dohody prijať alebo zachovať právo hospodárskej súťaže a zriadiť nezávislý orgán na ochranu hospodárskej súťaže, ktorý bude toto právo hospodárskej súťaže presadzovať. Strany dohody takisto potvrdzujú, že touto dohodou nie je obmedzené nezávislé fungovanie týchto orgánov na ochranu hospodárskej súťaže. Rozhodnutia týchto orgánov na ochranu hospodárskej súťaže nepodliehajú mechanizmu urovnávania sporov podľa článku 25.

2. Strana dohody tak môže žiadať nápravu v súvislosti s článkom 8 ods. 2 písm. a) a b) len vtedy, ak druhá strana dohody neuplatňuje právo hospodárskej súťaže alebo nemá funkčne nezávislý orgán na ochranu hospodárskej súťaže, ktorý účinne presadzuje právo hospodárskej súťaže tejto strany dohody. Žiadnymi ustanoveniami článku 8 ods. 2 písm. a) a b) nie sú napadnuté rozhodnutia alebo rozsudky prijaté orgánom na ochranu hospodárskej súťaže, súdmi alebo rozhodcovskými súdmi strany dohody na presadzovanie práva hospodárskej súťaže strany dohody.
3. Bez ohľadu na článok 25 ods. 1 sa mechanizmus urovnávania sporov v uvedenom článku neuplatňuje na spory súvisiace s uplatňovaním alebo výkladom článku 8, ktoré sa vyskytli do 1. januára 2025.

## ČLÁNOK F

### Prevádzkové plány, programy a cestovné poriadky

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 3 a článok 10 ods. 11 a 12, a bez ohľadu na článok 10 ods. 7 môžu Kambodža, Indonézia, Laoská ľudovodemokratická republika, Malajzia, Mjanmarsko, Filipíny, Thajsko a Vietnam zachovať postupy existujúce v ich príslušných vnútroštátnych zákonoch a iných právnych predpisoch v čase podpisu tejto dohody, pokiaľ ide o schvaľovanie prevádzkových plánov, programov a letových poriadkov vrátane informácií o službách prevádzkovaných na základe obchodných dohôd o spolupráci uzavretých leteckými dopravcami Únie na účely poskytovania služieb leteckej dopravy na územia a z území uvedených štátov.

2. Kambodža, Indonézia, Laoská ľudovodemokratická republika, Malajzia, Mjanmarsko, Filipíny, Thajsko a Vietnam minimalizujú administratívne zaťaženie vyplývajúce z týchto požiadaviek a postupov. Schválenie týchto prevádzkových plánov, programov a letových poriadkov sa uskutoční do desiatich (10) pracovných dní odo dňa prijatia žiadosti leteckého dopravcu za predpokladu, že letecký dopravca získal príslušné prevádzkové oprávnenia a technické povolenia v súlade s článkom 4.
3. Kambodža, Indonézia, Laoská ľudovodemokratická republika, Malajzia, Mjanmarsko, Filipíny, Thajsko a Vietnam sa usilujú čo najskôr zrušiť uvedené postupy a náležite to oznámia spoločnému výboru.

## ČLÁNOK G

### Predaj a miestne výdavky

1. Bez ohľadu na článok 10 ods. 8 a 9 môžu Indonézia, Mjanmarsko a Vietnam zachovať požiadavky, ktoré existujú v ich príslušných vnútroštátnych zákonoch a iných právnych predpisoch v čase podpisu tejto dohody, pokiaľ ide o používanie ich vnútroštátnej meny v rámci vnútroštátneho predaja dopravných a súvisiacich služieb a pri úhrade miestnych výdavkov.
2. Indonézia, Mjanmarsko a Vietnam sa usilujú čo najskôr zrušiť uvedené požiadavky a náležite to oznámiť spoločnému výboru.

## ČLÁNOK H

### Prevod príjmov z miestneho podnikania

1. Aby sa zabránilo akýmkoľvek pochybnostiam, pojem „prevod“ v článku 10 ods. 10 písm. a) je v prípade Filipín prevod iný než prevody uskutočnené pobočkou zahraničnej spoločnosti, ktorá sa zaoberá obchodom alebo podniká na Filipínach.
2. Pokiaľ ide o prevod zisku uskutočnený pobočkou zahraničnej spoločnosti, ktorá sa zaoberá obchodom alebo podniká na Filipínach, Filipíny majú právo vyrubiť daň z prevodu zisku pobočky v súlade so svojimi vnútroštátnymi zákonmi okrem prípadu, keď na základe zmluvy o zamedzení dvojitého zdanenia medzi Filipínami a krajinou pobytu zahraničného dopravcu platí nižšia sadzba alebo výnimka.
3. Filipíny sa usilujú spolupracovať s Úniou na vypracúvaní spoločného rámca pre zaobchádzanie s prevodmi leteckých dopravcov Únie pôsobiacich na Filipínach a náležite to oznámia spoločnému výboru.

## ČLÁNOK I

### Tarify

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 13 ods. 1, a bez ohľadu na článok 13 ods. 2 môžu Filipíny zachovať postupy existujúce v ich príslušných vnútroštátnych zákonoch a iných právnych predpisoch v čase podpisu tejto dohody, pokiaľ ide o schvaľovanie taríf stanovených leteckými dopravcami Únie na účely poskytovania služieb leteckej dopravy na územie a z územia Filipín. Uvedené tarify sa schvália do desiatich (10) pracovných dní po ich predložení.
2. Filipíny sa usilujú čo najskôr zrušiť uvedené postupy a náležite to oznámia spoločnému výboru.

## ČLÁNOK J

### Záruky za úvery

Ustanovenia článku 8 ods. 2 písm. d) sa neuplatňujú na subvencie v podobe záruk za úvery udelené Vietnamom pred podpisom tejto dohody a do uplynutia platnosti týchto dojednaní. Ak by však z týchto záruk vyplývali úhrady, uskutočnia sa v súlade s článkom 8 ods. 3 písm. a), resp. písm. b).

## ČLÁNOK K

### Nediskriminácia

1. Bez ohľadu na článok D pristupujú členské štáty združenia ASEAN uvedené v tomto článku k leteckým dopravcom Únie rovnako priaznivo ako k leteckým dopravcom všetkých ostatných krajín, pokiaľ ide o určovanie leteckých dopravcov.
2. Bez ohľadu na články F, G a I pristupujú členské štáty združenia ASEAN uvedené v daných článkoch k leteckým dopravcom Únie rovnako priaznivo ako k svojim vlastným leteckým dopravcom alebo leteckým dopravcom všetkých ostatných krajín podľa tohto, čo je priaznivejšie, pokiaľ ide o schvaľovanie prevádzkových plánov, programov a letových poriadkov, predaj a miestne výdavky a tarify.

## ČLÁNOK L

### Počítačové rezervačné systémy

Členskými štátmi združenia ASEAN uvedenými v článku 21 ods. 5 sú v čase podpisu tejto dohody Indonézia, Malajzia, Filipíny, Thajsko a Vietnam.



## ČLÁNOK M

### Reciprocita

Ak podľa článkov D, F, G a I členský štát združenia ASEAN vyžaduje určovanie leteckých dopravcov Únie, uplatňuje na leteckých dopravcov Únie vnútroštátne postupy pre predchádzajúce schválenie prevádzkových plánov, programov a letových poriadkov, obchodných dohôd o spolupráci alebo taríf alebo uplatňuje na leteckých dopravcov Únie vnútroštátne požiadavky týkajúce sa meny, ktorá sa má používať pri určitých transakciách, Únia je oprávnená uložiť leteckým dopravcom z tohto členského štátu združenia ASEAN tie isté alebo rovnocenné opatrenia.

## ČLÁNOK N

### Nadobudnutie platnosti v prípade Malajzie

1. Bez ohľadu na článok 33, ak je Malajzia jediným členským štátom združenia ASEAN, ktorý generálnemu tajomníkovi združenia ASEAN nepotvrdil, že dokončil postupy ratifikácie, prijatia alebo schválenia tejto dohody:
  - a) generálny tajomník združenia ASEAN môže generálnemu tajomníkovi Rady Európskej únii predložiť písomné oznámenie, v ktorom potvrdzuje, že všetky členské štáty združenia ASEAN okrem Malajzie dokončili svoje príslušné postupy ratifikácie, prijatia alebo schválenia tejto dohody;
  - b) táto dohoda nadobúda platnosť v súlade s článkom 33 ods. 3 v prípade Únie a jej členských štátov a v prípade všetkých členských štátov združenia ASEAN okrem Malajzie a

- c) dohoda následne nadobúda platnosť v prípade Malajzie tridsať (30) dní po dátume ďalšieho písomného oznámenia generálneho tajomníka združenia ASEAN adresovaného generálnemu tajomníkovi Rady Európskej, v ktorom potvrdzuje, že Malajzia dokončila svoje postupy ratifikácie, prijatia alebo schválenia tejto dohody.

2. Po podpise tejto dohody a pred nadobudnutím jej platnosti v prípade Malajzie:

- a) naďalej platia všetky predchádzajúce dohody alebo dojednania o leteckých dopravných službách medzi členskými štátmi EÚ a Malajziou a medzi Úniou a Malajziou, ktoré boli podpísané alebo uzavreté pred podpisom tejto dohody a nemenia sa a
- b) neuzatvárajú sa žiadne nové dohody alebo dojednania o leteckých dopravných službách medzi členskými štátmi EÚ a Malajziou alebo medzi Úniou a Malajziou, s výnimkou dohôd a dojednaní, ktorých cieľom je uspokojiť obmedzené a naliehavé potreby za mimoriadnych okolností a bez toho, aby boli dotknuté ich príslušné vnútroštátne zákony a iné právne predpisy. Únia alebo dotknutý členský štát EÚ informuje ostatné strany dohody o všetkých takýchto nových dohodách alebo dojednaniach o leteckých dopravných službách.

## ČLÁNOK O

### Preskúmanie pokroku

Spoločný výbor každoročne preskúma pokrok dosiahnutý vo vykonávaní článkov tejto prílohy na základe správy dotknutých členských štátov združenia ASEAN.

---