



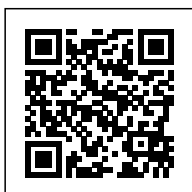
PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**

VIII. volební období

---

**252/0**

**Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky  
k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky  
a vládou Kambodžského království o leteckých službách**



Zástupce předkladatele: ministr dopravy  
Doručeno poslancům: 3. srpna 2018 v 12:55



Návrh usnesení

**POSLANECKÉ SNĚMOVNY PARLAMENTU  
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu  
s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Kambodžského království  
o leteckých službách

P o s l a n e c k á   s n ě m o v n a   P a r l a m e n t u   Č e s k é   r e p u b l i k y  
d á v á   s o u h l a s

k ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Kambodžského království  
o leteckých službách

**Předkládací zpráva pro Parlament České republiky**  
**k návrhu na ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Kambodžského**  
**království o leteckých službách**

Kambodžské království (dále také „Kambodža“) nacházející se v jihovýchodní Asii bylo až do konce minulého století jednoznačně zemědělskou zemí. Pouze malá část populace nebyla zaměstnána v zemědělství a zemědělství bylo také hlavním zdrojem příjmů. Industrializace se v Kambodži významněji projevila až koncem 90. let, kdy se díky zahraničním investicím rozběhla výroba oděvů, které patří mezi hlavní exportní komodity země. Trvale roste také podíl služeb na celkovém HDP. Oblast služeb má silnou vazbu na turismus, který je významným zdrojem pracovních příležitostí a má také přesah do dalších odvětví (jako např. potravinářství, stavebnictví, doprava).

Diplomatické styky mezi Českou republikou (dále také „ČR“) a Kambodžou jsou realizovány prostřednictvím Velvyslanectví ČR v Phnompenhu a Velvyslanectví ČR v Bangkoku a Velvyslanectvím Kambodžského království v Berlíně. ČR poskytuje Kambodži rozsáhlou rozvojovou pomoc, která se zaměřuje především na sociální a zdravotnický sektor (včetně vzdělávání, sociálních a zdravotních služeb) a na životní prostředí.

Přestože obrat vzájemného obchodu se v posledních letech drží na relativně nízké úrovni a Kambodža nepatří mezi významné obchodní partnery ČR, lze toto teritorium do budoucna považovat z obchodního hlediska za zajímavé. V oblasti služeb se jako perspektivní jeví především turismus, což potvrzuje i narůstající počet zahraničních návštěvníků Kambodži.

Dvoustranné vztahy v oblasti civilního letectví jsou upraveny Dohodou o leteckých službách mezi Československou socialistickou republikou a Kambodžským královstvím (dále jen „Dohoda o leteckých službách“), která byla podepsaná v Praze dne 11. ledna 1964 a vstoupila v platnost dne 7. července 1964<sup>1</sup>. Sukcesní jednání k dvoustranným dohodám byla s kambodžskou stranou završena dne 8. srpna 2005 a zahrnovala i Dohodu o leteckých službách. Pravidelná letecká doprava mezi ČR a Kambodžou není v současné době zajišťována žádným leteckým dopravcem. V minulosti bylo pravidelné letecké spojení mezi oběma státy provozováno Československými aeroliniemi v letech 1961 až 1970.

Dohoda o leteckých službách je svým obsahem již zastaralá a neodpovídá aktuální situaci v oblasti letecké dopravy. Navíc její text není v souladu s unijním právem. V prosinci 2012 se uskutečnily konzultace leteckých úřadů ČR a Kambodži, v rámci kterých byla konstatována potřeba modernizace našich dvoustranných vztahů v oblasti letecké dopravy. Vzhledem k zastaralosti Dohody o leteckých službách se jako efektivnější způsob jeví sjednání zcela nové letecké dohody, než provedení pouze její změny.

---

<sup>1</sup> Dohoda byla publikována pod č. 186/1964 Sb.

K přímému expertnímu jednání o textu nové letecké dohody došlo během akce ICAN (ICAO Air Services Negotiation Event) v prosinci 2013, přičemž expertní jednání následně pokračovala druhým kolem jednání v červnu 2014 v Praze. Výsledkem expertních jednání byl vzájemně přijatelný návrh Dohody mezi vládou České republiky a vládou Kambodžského království o leteckých službách (dále jen „Dohoda“), jejíž text se až na několik oblastí úprav shoduje s českým vzorovým textem.

Obecně lze konstatovat, že Dohoda má velice liberální charakter. Dohoda umožňuje určení libovolného počtu leteckých podniků každou smluvní stranou pro provozování leteckých služeb, při kterých mohou být využívána práva stanovená v Dohodě. Jedná se zejména o právo přeletu přes území státu druhé smluvní strany, právo přistání na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely, právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze k Dohodě cestující, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany. Dohoda také zahrnuje důležité oblasti bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Dále například umožňuje leteckým podnikům zřizovat kanceláře a nabízet a prodávat leteckou dopravu na území státu druhé smluvní strany. Příloha k Dohodě obsahuje vymezení linek, které je možné realizovat mezi jakýmkoli místy na území ČR a jakýmkoli místy na území Kambodži s možností provozu přes mezilehlá místa nebo do míst za územím státu druhé smluvní strany.

Obsahové vymezení textu Dohody je následující:

V zájmu jednotnosti výkladu textu Dohody byly v článku 1 definovány výrazy důležité pro její provádění.

V článku 2 jsou stanovena přepravní práva pro poskytování mezinárodní pravidelné letecké dopravy vzájemně dohodnutá mezi smluvními stranami. Jedná se o právo přeletu přes území státu druhé smluvní strany, právo přistání na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely a právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v seznamu linek, který je Přílohou k Dohodě, cestující, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany (tzv. třetí a čtvrté svobody vzduchu) nebo také jiných států (tzv. páté svobody vzduchu).

Článek 3 stanoví, že za účelem výkonu přepravních práv může každá smluvní strana určit libovolný počet leteckých podniků, a dále obsahuje postup a podmínky pro určení leteckých podniků a vydání provozního oprávnění leteckým podnikům druhé smluvní strany.

V článku 4 jsou stanoveny podmínky pro odvolání nebo pozastavení udělených provozních oprávnění leteckým podnikům smluvních stran.

Na letadla, cestující, posádky, zboží a poštovní zásilky nacházející se na území státu druhé smluvní strany se vztahují zákony, předpisy a postupy platné na území tohoto státu, jak je stanoveno v článku 5. Žádná smluvní strana nebude při aplikaci těchto zákonů, předpisů a postupů dávat přednost svému nebo kterémukoli jinému leteckému podniku.

V článku 6 si smluvní strany potvrzují jejich závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944), jejími přílohami, které se týkají této oblasti, a dalšími platnými mezinárodními úmluvami o bezpečnosti civilního letectví. Článek také stanovuje požadavky na adekvátní bezpečnostní kontroly na územích států smluvních stran a spolupráci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy (security).

Článek 7 upravuje oblast provozní bezpečnosti (safety) včetně uznávání osvědčení a průkazů vztahujících se k letadlům a posádkám. Současně je v tomto článku stanoven postup v případě nedodržování minimálních bezpečnostních norem stanovených Úmluvou o mezinárodním civilním letectví druhou smluvní stranou a je zde zakotvena možnost provedení inspekce letadla na stojánce a realizace konzultací smluvních stran k otázkám provozní bezpečnosti.

Článek 8 upravuje osvobození leteckých podniků druhé smluvní strany, resp. jejich letadel, pohonných hmot, mazadel, technického materiálu, náhradních dílů, obvyklého vybavení a zásob letadel a jiných věcí, které jsou používány výhradně v souvislosti s provozem a obsluhou letadla, od dovozních omezení, cel, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných dávek a poplatků, při provozu mezinárodních leteckých služeb. Právo příslušných orgánů požadovat uložení vybavení a zásob uvedených v odst. 1 a 2 tohoto článku pod celní dohled nebo kontrolu před jejich vývozem je stanoveno v odst. 3 tohoto článku.

Spravedlivého stanovování uživatelských poplatků za použití leteckých zařízení se týká článek 9, který taktéž obsahuje zákaz diskriminace leteckých podniků při využívání letecké infrastruktury.

V článku 10 je upraven zjednodušený postup pro cestující, nacházející se v přímém tranzitu přes území státu smluvní strany.

Článek 11 upravuje prodej služeb a převody finančních prostředků plynoucích z příjmů na území státu druhé smluvní strany z prodeje leteckých služeb.

V článku 12 jsou stanovena pravidla k tarifům leteckých podniků pro přepravu cestujících a zboží. Tarify nepodléhají schvalování leteckých úřadů smluvních stran.

Obecné kapacitní principy jsou uvedeny v článku 13.

Článek 14 obsahuje základní principy pro využívání společného označování linek (code-share) leteckými podniky.

Článek 15 stanovuje postup pro předkládání a schvalování letových řádů leteckými podniky obou smluvních stran.

Provozování kombinovaných dopravních služeb upravuje článek 16. Jedná se o přepravu cestujících a zboží povrchovou dopravou v kombinaci s leteckou dopravou.

Článek 17 upravuje oblast zastoupení leteckých podniků, která včetně svého personálu podléhají právním předpisům platným na území, kde jsou zastoupení zakládána.

V článku 18 jsou uvedeny standardní možnosti poskytování pozemních odbavovacích služeb pro letecké podniky obou smluvních stran.

Článek 19 upravuje poskytování statistických informací a údajů mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

Postup pro konzultace k řešení otázek spojených s prováděním Dohody je uveden v článku 20.

Článek 21 upravuje postup pro provádění změn Dohody a jejich vstup v platnost.

V článku 22 je řešena situace, že vstoupí v platnost jiná mnohostranná úmluva nebo dohoda upravující leteckou dopravu, která se dotýká vzájemných vztahů smluvních stran.

Článek 23 stanoví postup pro řešení případných sporů z výkladu či provádění Dohody.

Článek 24 stanovuje povinnost registrovat Dohodu a její případné změny u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Postup pro ukončení platnosti Dohody je upraven v článku 25.

Vstup Dohody v platnost upravuje článek 26. Dohoda vstoupí v platnost poté, kdy si smluvní strany navzájem písemně oznámí, že byly splněny jejich příslušné ústavně předepsané formalities pro vstup Dohody v platnost (šedesátý den ode dne doručení pozdějšího oznámení). Dohoda je sjednána v českém, khmerském a anglickém jazyce, přičemž v případě rozdílnosti ve výkladu bude rozhodující anglické znění.

Příloha k Dohodě obsahuje seznam linek, které je možné realizovat mezi jakýmkoli místy na území ČR a jakýmkoli místy na území Kambodži s možností provozu přes mezilehlá místa nebo do míst za územím státu druhé smluvní strany, a i další podrobnosti vztahující se k provozu linek.

Svým usnesením ze dne 19. ledna 2015 č. 42 vyslovila vláda ČR souhlas se sjednáním Dohody. Uvedené usnesení bylo následně změněno usnesením vlády České republiky ze dne 16. května 2018 č. 300. Dohoda byla poté podepsána dne 5. června 2018 v Phnompenhu. Za českou stranu Dohodu podepsal Ing. Marek Libřický, mimořádný a zplnomocněný velvyslanec České republiky pro Kambodžské království, za kambodžskou stranu Mao Havannall, státní tajemník Úřadu civilního letectví Kambodže.

Text Dohody je v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu ČR, se závazky vyplývajících z členství ČR v Evropské unii, se závazky převzatými v rámci jiných platných smluv a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Sjednání Dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu. Návrh nemá negativní dopady na problematiku rovnosti mužů a žen, ani na otázky ochrany životního prostředí.

Při přípravě Dohody byly splněny požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. Její text obsahuje relevantní vzorové unijní doložky a taktéž byla vůči Evropské komisi splněna oznamovací povinnost včetně zaslání dosažených výsledků v souladu s čl. 1 odst. 1 první a druhou odrážkou výše uvedeného nařízení.

Sjednání a následné provádění Dohody nebude mít dopad na výdaje státního rozpočtu. Uvedené činnosti, které budou spočívat zejména v administrativních úkonech stanovených Dohodou, budou zajišťovány především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které budou v případě potřeby spolupracovat s ministerstvy zahraničních věcí, vnitra, práce a sociálních věcí, průmyslu a obchodu a Českou národní bankou. Administrativní a správní výdaje s tím spojené budou hrazeny z rozpočtů jednotlivých resortů a Úřadu pro civilní letectví.

Dohoda má v ČR charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, neboť upravuje záležitosti podle čl. 49 písm. a) a e) Ústavy ČR. Dohoda obsahuje mj. úpravu práv a povinností osob stejně jako věcí, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (jedná se např. o právo leteckých podniků létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany, přistávat na jeho území pro potřeby nikoli obchodní, nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany cestující a zboží, právo volně prodávat letecké dopravní služby na území státu smluvní strany, podmínky pro odvolání provozního oprávnění, atd.). Dohoda se předkládá před ratifikací prezidentem republiky Parlamentu ČR k vyslovení jeho souhlasu s ratifikací.

I když Kambodža nepatří z hospodářského hlediska mezi významné obchodní partnery ČR, nahrazení zastaralé Dohody o leteckých službách novým smluvním rámcem může být obecně přínosné z hlediska dalšího rozvoje vzájemných vztahů mezi oběma státy, a to zejména ve spojitosti s postupným růstem kambodžského hospodářství včetně rozvoje cestovního ruchu.

V Praze dne 26. července 2018

Předseda vlády:  
Ing. Andrej Babiš v.r.

# **DOHODA**

**mezi**

**vládou České republiky**

**a**

**vládou Kambodžského království**

## **O LETECKÝCH SLUŽBÁCH**

## **Preamble**

Vláda České republiky a vláda Kambodžského království, dále uváděné jako „smluvní strany“,  
jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne  
sedmého prosince 1944, a  
vedeny přáním sjednat dohodu za účelem rozvíjení leteckých dopravních služeb mezi a za  
územími svých států,  
se dohodly takto:

## **Článek 1**

### **Definice**

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výrazem "Úmluva" se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví sjednaná v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud byly tyto přílohy a změny přijaty státy obou smluvních stran,
- (b) výrazem "letecké úřady" se rozumí v případě České republiky Ministerstvo dopravy, a v případě Kambodžského království Státní sekretariát civilního letectví nebo, v obou případech, kterákoli jiná osoba nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady,
- (c) výrazem "určený letecký podnik" se rozumí každý letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně a který je podle článku 3 této dohody oprávněn provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (1) této dohody,
- (d) výrazy "území", "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článcích 2 a 96 Úmluvy,
- (e) výrazem "kapacita" ve vztahu k dohodnutým službám se rozumí nabízená sedadlová kapacita letadla používaného při těchto službách, násobená počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky,
- (f) výrazem "tarif" se rozumějí ceny nebo poplatky, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek), a podmínky, za kterých se tyto ceny nebo poplatky používají, včetně provizí placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou,
- (g) výrazem "Příloha" se rozumí Příloha k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 21 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu,
- (h) výrazem " smlouvy EU" se rozumějí Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie.

## **Článek 2**

### **Přepravní práva**

- (1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem zřízení a provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb určeným leteckým podnikem (dále jen „dohodnuté služby“) na linkách stanovených v příslušné části Přílohy (dále jen „stanovené linky“).
- (2) Podle ustanovení této dohody požívá určený letecký podnik každé smluvní strany při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách následující práva:
  - (a) právo létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany,
  - (b) právo přistávat na území státu druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní,
  - (c) právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany a
  - (d) právo nakládat a vykládat na územích třetích států v místech stanovených v Příloze cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející z míst na území státu druhé smluvní strany, stanovených v Příloze.
- (3) Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určeny podle článku 3 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci (2) (a) a (b) tohoto článku.
- (4) V odstavci (2) tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určenému leteckému podniku jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek za úplatu nebo nájemné s určením pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.

## **Článek 3**

### **Určení a provozní oprávnění**

- (1) Každá smluvní strana má právo určit letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb pro svoji potřebu a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem. Toto určení se provádí písemným oznámením mezi leteckými úřady obou smluvních stran.
- (2) Letecký úřad, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodlení podle ustanovení odstavců (3) a (4) tohoto článku určenému leteckému podniku druhé smluvní strany potřebná provozní oprávnění.
- (3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které

tento úřad uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.

(4) Letecký úřad každé smluvní strany má právo odmítnout přijmout určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění uvedené v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli smluvní strana nemá důkaz, že:

(a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou

(i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie a

(ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad,

(b) v případě leteckého podniku určeného Kambodžským královstvím

(i) je tento letecký podnik usazen na území Kambodžského království a je licencován v souladu s použitelným právem Kambodžského království a

(ii) Kambodžské království vykonává a udržuje skutečnou regulatorní kontrolu tohoto leteckého podniku a v určení je zřetelně označen letecký úřad a

(iii) je tento letecký podnik vlastněn a bude i nadále vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví Kambodžským královstvím anebo státními příslušníky Kambodžského království a je neustále skutečně kontrolován Kambodžským královstvím anebo jeho státními příslušníky.

(5) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může v plném nebo částečném rozsahu provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody.

#### **Článek 4**

##### **Odvolání a pozastavení provozního oprávnění**

(1) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určenému leteckému podniku druhé smluvní strany nebo uložit pro využívání těchto práv dočasně nebo trvale podmínky, které považuje za nezbytné, jestliže:

(a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou

(i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie nebo

- (ii) skutečná regulační kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad,
  - (b) v případě leteckého podniku určeného Kambodžským královstvím
    - (i) není tento letecký podnik usazen na území Kambodžského království nebo není licencován v souladu s použitelným právem Kambodžského království nebo
    - (ii) Kambodžské království neudrží skutečnou regulační kontrolu tohoto leteckého podniku nebo
    - (iii) není tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví nebo není skutečně kontrolován Kambodžským královstvím anebo jeho státními příslušníky,
  - (c) letecký podnik neprokáže leteckému úřadu smluvní strany, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s ustanoveními Úmluvy tento úřad uplatňuje nebo
  - (d) letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.
- (2) Pokud není nutné provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, uplatní se práva uvedená v odstavci (1) tohoto článku pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud není leteckými úřady dohodnuto jinak, jsou tyto konzultace mezi leteckými úřady obou smluvních stran zahájeny do šedesáti (60) dnů od data požadavku učiněného kterýmkoli leteckým úřadem.

## **Článek 5**

### **Uplatňování zákonů, předpisů a postupů**

- (1) Při vstupu, pobytu a výstupu z území státu jedné smluvní strany musí být leteckými podniky druhé smluvní strany dodržovány zákony, předpisy a postupy vztahující se na provoz a navigaci letadel platné na území státu této smluvní strany.
- (2) Zákony, předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, karanténních, zdravotních, veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádku, zavazadla, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území státu první smluvní strany.

- (3) Při uplatňování celních, přistěhovaleckých, karanténních a podobných předpisů nedává žádná smluvní strana přednost svým vlastním nebo kterémukoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

## **Článek 6**

### **Ochrana letectví**

- (1) Smluvní strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy tvoří nedílnou součást této dohody.
- (2) Smluvní strany jednají zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, Úmluvy o značkování plastických tržavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991, a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu letectví, která je závazná pro státy obou smluvních stran.
- (3) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům protiprávního zmocnění se civilních letadel a jiným protiprávním činům proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (4) Smluvní strany jednají ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči státům smluvních stran; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na územích států smluvních stran, nebo v případě České republiky provozovatelé letadel usazení na jejím území podle smluv EU a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie, a provozovatelé letišť na územích jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.
- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území státu druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie v případě České republiky.

- (6) Každá smluvní strana zajistí, že se na území jejího státu účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání.
- (7) Každá smluvní strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
- (8) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu protiprávního zmocnění se civilního letadla nebo jiného protiprávního činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, pomohou si smluvní strany vzájemně usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
- (9) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do třiceti (30) dnů ode dne doručení takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím této lhůty.

## **Článek 7**

### **Bezpečnost letectví**

- (1) Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy státu jedné smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, stanovené podle Úmluvy.
- (2) Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad územím svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou nebo jiným státem.
- (3) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v jakékoli oblasti vztahující se na posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne doručení žádosti.
- (4) Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudržuje a neuplatňuje bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby byl dosažen soulad s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření.

Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.

(5) Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na nebo z území státu druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobena kontrole oprávněnými zástupci státu druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „kontrola na odbavovací ploše“), za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.

(6) Jestliže jakákoli kontrola na odbavovací ploše nebo série kontrol na odbavovací ploše povede:

(a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou nebo

(b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a uplatňovány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,

má smluvní strana provádějící kontrolu pro účely článku 33 Úmluvy právo svobodně prohlásit, že požadavky, na jejichž základě byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky, za kterých má být letadlo provozováno, nejsou stejné nebo vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.

(7) V případě, že přístup k provedení kontroly na odbavovací ploše letadla provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (5) tohoto článku, je odepřen zástupcem tohoto leteckého podniku, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (6) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.

(8) Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě kontroly na odbavovací ploše, série kontrol na odbavovací ploše, odepření přístupu ke kontrole na odbavovací ploše, konzultací nebo jiných zjištění, že pro bezpečný provoz leteckého podniku jsou nezbytná okamžitá opatření.

(9) Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců (4) nebo (8) tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

(10) V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulační kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, použijí se práva druhé smluvní strany daná tímto článkem stejným způsobem na přijetí, uplatňování a udržování

bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

## **Článek 8**

### **Celní ustanovení, cla a daně**

- (1) S výhradou zákonů a předpisů platných na území státu příslušné smluvní strany, každá smluvní strana osvobozuje určený letecký podnik druhé smluvní strany od dovozních omezení, cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně alkoholu, tabáku, nápojů a jiných výrobků určených v omezeném množství k prodeji cestujícím za letu) a jiné věci, které jsou určeny k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, provozujícího dohodnuté služby, stejně tak jako tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky společnosti a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.
- (2) Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na položky uvedené v odstavci (1) tohoto článku:
  - (a) dovezené na území státu jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem,
  - (b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany od příletu až do odletu z území státu druhé smluvní strany,
  - (c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany a určené k použití při provozování dohodnutých služeb, a to bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovány zcela nebo zčásti na území státu smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nebudou zcizovány na území státu této smluvní strany.
- (3) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál, dodávky a zásoby obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.
- (4) Osvobození poskytnutá tímto článkem pokud jde o spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů a obvyklé palubní vybavení se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany uzavře ujednání s jinými leteckými podniky

o výpůjčce nebo přenechání na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že takové jiné letecké podniky požívají stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové výpůjčky a přenechání oznámí letecký podnik příslušným celním úřadům.

- (5) Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle určeného leteckého podniku Kambodžského království, které je provozováno mezi místem na území České republiky a jiným místem na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie.

## **Článek 9**

### **Uživatelské poplatky**

- (1) Poplatky uložené na území státu jedné smluvní strany určenému leteckému podniku druhé smluvní strany za použití letišť, leteckých navigačních a jiných zařízení nesmějí být vyšší než poplatky ukládané jakémukoli jinému letadlu téže kategorie vykonávajícímu podobné mezinárodní letecké dopravní služby.
- (2) Žádná smluvní strana neposkytne výhody svému vlastnímu nebo jinému leteckému podniku před leteckým podnikem druhé smluvní strany, konajícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby, při užívání letišť, letových cest, letových provozních služeb a s nimi souvisejících zařízení nacházejících se pod její kontrolou.
- (3) Každá smluvní strana podporuje konzultace o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky používajícími služby a zařízení provozovaná těmito orgány vyměřujícími poplatky, kdykoli to bude praktické, učiní tak prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Jakékoli návrhy na změny těchto poplatků by měly být předány leteckým podnikům v přiměřené lhůtě, aby měly možnost vyjádřit svá stanoviska dříve, než budou změny uskutečněny. Každá smluvní strana dále podporuje výměnu vhodných informací o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky.

## **Článek 10**

### **Přímý tranzit**

Cestující v přímém tranzitu přes území státu smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni, s výjimkou ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 6 této dohody a plnění úkolu zabránit nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami, nanejvýše zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu jsou osvobozena od cla a jiných poplatků.

## **Článek 11**

### **Prodej služeb a převod finančních prostředků**

- (1) Na základě oznámení leteckému úřadu první smluvní strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy platnými na území státu této první smluvní strany má určený letecký podnik druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území státu první smluvní strany buď přímo nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území.
- (2) Určené letecké podniky smluvních stran mají právo přepočítat a převést na území svého státu přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území státu druhé smluvní strany ve volně směnitelné měně. Přepočet a převod se uskuteční bez omezení podle tržního směnného kurzu pro tyto transakce, platného v den převodu. V případě, že tržní směnný kurz neexistuje, uskuteční se přepočet a převod bez omezení podle úředního směnného kurzu, platného v den převodu. Skutečný převod je proveden bez prodlení a nepodléhá jakýmkoli poplatkům, s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.
- (3) V případě, že jsou platby mezi smluvními stranami upraveny zvláštní dohodou, použije se tato zvláštní dohoda.

## **Článek 12**

### **Tarify**

- (1) Tarify pro dohodnuté služby jsou určenými leteckými podniky obou smluvních stran stanovovány v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům, jako jsou zájmy uživatelů, náklady na provoz, povaha dopravních služeb, přiměřený zisk a jiné obchodní úvahy na daném trhu.
- (2) Nepožaduje se, aby tarify stanovené na základě odstavce (1) tohoto článku byly předkládány určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany leteckému úřadu druhé smluvní strany. Bez ohledu na výše uvedené má každá smluvní strana právo zasáhnout tak, aby:
  - (a) zabránila nepřiměřeně diskriminujícím tarifům a praktikám,
  - (b) ochránila uživatele od tarifů, které jsou nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu z důvodu zneužití dominantního postavení a
  - (c) ochránila letecké podniky od tarifů, které jsou uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře nebo, kde existuje důkaz o záměru omezit hospodářskou soutěž.

- (3) Určený letecký podnik jedné smluvní strany poskytne na požádání leteckému úřadu druhé smluvní strany informace vztahující se ke stanovování tarifů způsobem a ve formě předepsané tímto úřadem.

### **Článek 13**

#### **Kapacita**

- (1) Určené letecké podniky smluvních stran mají řádnou a rovnou příležitost k provozování leteckých dopravních služeb na jakékoli lince stanovené v Příloze k této dohodě.
- (2) Při provozování dohodnutých služeb bere určený letecký podnik každé smluvní strany v úvahu zájmy určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování dopravních služeb, které tento podnik zajišťuje na zcela nebo zčásti shodných linkách.
- (3) Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran jsou v úzkém vztahu k požadavkům veřejnosti na dopravu na stanovených linkách a mají za přednostní cíl poskytnout, při přiměřeném využití prostoru, kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na přepravu cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, pocházejících z nebo určených pro území státu smluvní strany, která určila letecký podnik. Zabezpečení přepravy cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, naložených a vyložených v těch místech stanovených linek, která se nacházejí na územích jiných států než toho, který určil letecký podnik, se provádí v souladu s obecnými zásadami, že kapacita je ve vztahu k:
- (a) dopravním požadavkům na území a z území státu smluvní strany, která určila letecký podnik,
  - (b) dopravním požadavkům oblasti, kterou dohodnuté služby prolétávají po přihlédnutí k dopravním službám provozovaným leteckými podniky jiných států této oblasti a
  - (c) požadavkům vyplývajícím z provozu leteckých podniků.

### **Článek 14**

#### **Společné označování linek**

- (1) Při provozování nebo nabízení leteckých dopravních služeb na stanovených linkách k prodeji může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany uzavřít ujednání o společném označování linek (code-sharing) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:
- (a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli smluvní strany,
  - (b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávnila nebo nedovolila srovnatelné ujednání mezi leteckými podniky druhé

smluvní strany a jinými leteckými podniky na dopravních službách do, z a přes třetí stát, má letecký úřad příslušné smluvní strany právo nepřijmout takové ujednání.

(2) Výše uvedená ustanovení však podléhají podmínce, že všechny letecké podniky takových ujednání:

(a) mají příslušná přepravní práva a splňují ustanovení této dohody,

(b) splňují požadavky uplatňované na taková ujednání leteckými úřady obou smluvních stran,

(c) poskytují spotřebitelům odpovídající informace o těchto ujednáních o společném označování linek a o vyblokování prostoru.

(3) Požaduje se, aby letecké podniky předložily návrh ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru leteckým úřadům obou smluvních stran nejpozději třicet (30) dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. Tato ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

## **Článek 15**

### **Letové řády**

(1) Letecký podnik určený jednou smluvní stranou předloží nejpozději třicet (30) dnů před zahájením dopravních služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj zamýšlený letový řád, uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup se použije na jakoukoli změnu letového řádu.

(2) Pokud určený letecký podnik požaduje provozovat doplňkové lety k letům uvedeným v letových řádech, musí požádat o povolení letecký úřad druhé smluvní strany. Takový požadavek se obvykle předkládá nejpozději dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.

## **Článek 16**

### **Kombinované dopravní služby**

Určený letecký podnik každé smluvní strany má právo ve spojení s leteckou dopravou cestujících a zboží využívat jakoukoli povrchovou dopravu do nebo z jakéhokoli místa na územích států smluvních stran nebo třetích států. Určený letecký podnik si může zvolit mezi vykonáváním vlastní povrchové dopravy nebo jejím poskytováním prostřednictvím ujednání, včetně společného označování linek, s jinými povrchovými dopravci za podmínky dodržování zákonů a předpisů platných na území státu příslušné smluvní strany. Tyto kombinované dopravní služby mohou být nabízeny při kombinaci letecké a povrchové dopravy jako přímá

dopravní služba a za jednu cenu za předpokladu, že jsou cestující a zasilatelé informováni o skutečnostech týkajících se této dopravy.

## **Článek 17**

### **Zastoupení leteckého podniku**

- (1) Určený letecký podnik jedné smluvní strany je oprávněn v souladu se zákony a předpisy platnými na území státu druhé smluvní strany vztahujícími se ke vstupu, pobytu a zaměstnání a na základě reciprocity přivést a udržovat na území státu druhé smluvní strany svého zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.
- (2) Zástupce a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území státu druhé smluvní strany.
- (3) Určené letecké podniky obou smluvních stran mají podle zákonů a předpisů platných na území příslušného státu právo zřizovat na území státu druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.

## **Článek 18**

### **Pozemní odbavování**

S výhradou zákonů a předpisů platných na území státu každé smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, má každý určený letecký podnik právo zajišťovat si na území státu druhé smluvní strany své vlastní pozemní odbavování (odbavování pro vlastní potřebu), anebo si podle své volby vybrat mezi konkurenčními poskytovateli, kteří zcela nebo zčásti pozemní odbavovací služby zajišťují. V případě, že zákony a předpisy omezují nebo předem vylučují odbavování pro vlastní potřebu a kde neexistuje skutečné konkurenční prostředí mezi poskytovateli pozemních odbavovacích služeb, musí se s každým určeným leteckým podnikem zacházet nediskriminujícím způsobem, pokud jde o jeho přístup k odbavování pro vlastní potřebu a k pozemním odbavovacím službám zajišťovaným poskytovatelem nebo poskytovateli.

## **Článek 19**

### **Předkládání statistických údajů**

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany periodické statistické údaje nebo jiné podobné údaje týkající se přepravy uskutečněné určeným leteckým podnikem na linkách stanovených v této dohodě v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb.

## **Článek 20**

### **Konzultace**

- (1) Letecké úřady smluvních stran budou ve spojení, které se může uskutečnit jednáním nebo písemně, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech záležitostech ovlivňujících provádění této dohody.
- (2) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace k jakémukoli problému týkajícímu se této dohody. Tyto konzultace jsou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení žádosti druhé smluvní straně, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

## **Článek 21**

### **Změny**

Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, vstoupí tato změna, jestliže je dohodnuta mezi smluvními stranami, v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót potvrzujících splnění ústavně předepsaných formalit pro schválení této změny.

## **Článek 22**

### **Mnohostranné úmluvy**

Jestliže vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě dotýkající se vztahů mezi oběma smluvními stranami, pozmění se tato dohoda tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy v rozsahu, ve kterém byla tato ustanovení přijata státy obou smluvních stran.

## **Článek 23**

### **Řešení sporů**

- (1) V případě sporu, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynasnaží letecké úřady smluvních stran vyřešit jednáním.
- (2) Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, je spor řešen jednáním smluvních stran.
- (3) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou jej postoupit takové osobě nebo orgánu, na kterém se shodnou, k poradnímu posudku nebo k vydání závazného rozhodnutí podle toho, jak se smluvní strany dohodnou, nebo jej, na základě žádosti kterékoli smluvní strany, předloží k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců.

- (4) Tento rozhodčí soud se ustavuje následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tito dva členové se poté dohodnou a jmenují státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Členové jsou jmenováni do šedesáti (60) dnů a předseda do devadesáti (90) dnů ode dne, ke kterému kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.
- (5) Nejsou-li lhůty stanovené v odstavci (4) tohoto článku dodrženy, může kterákoli smluvní strana, není-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby učinil nezbytná jmenování. Je-li prezident státním příslušníkem státu některé ze smluvních stran nebo cokoliv mu jinak brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování viceprezident, který ho zastupuje.
- (6) Rozhodčí soud přijímá rozhodnutí většinou hlasů. Jeho rozhodnutí jsou závazná pro smluvní strany. Každá smluvní strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako své zastoupení v rozhodčím řízení, náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady nesou smluvní strany rovným dílem. Ve všech ostatních záležitostech rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

## **Článek 24**

### **Registrace**

Tato dohoda a jakékoli její následné změny se registrují u Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

## **Článek 25**

### **Ukončení platnosti**

Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO). Platnost této dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení oznámení druhé smluvní straně, není-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět se souhlasem druhé smluvní strany. V případě, že chybí potvrzení o doručení druhé smluvní straně, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO).

## **Článek 26**

### **Vstup v platnost**

Každá smluvní strana oznámí druhé smluvní straně diplomatickou nótou, že ústavně předepsané formality pro schválení této dohody byly v jejím státě splněny. Tato dohoda vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdějšího z těchto dvou oznámení.

Dnem vstupu v platnost této dohody pozbývá platnosti ve vztazích mezi Českou republikou a Kambodžským královstvím Dohoda o leteckých službách mezi Československou socialistickou republikou a Kambodžským královstvím podepsaná dne 11. ledna 1964 v Praze.

Dáno v Phnompenhu dne 5. června 2018 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazycích českém, khmerském a anglickém, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu je rozhodující anglický text.

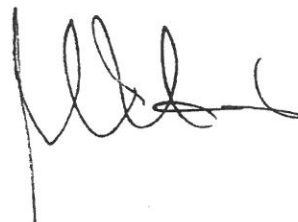
**Za vládu**

**České republiky**



**Za vládu**

**Kambodžského království**



## Příloha

### Oddíl I

Linky provozované leteckými podniky určenými Českou republikou:

počáteční místa v České republice	mezilehlá místa	místa určení v Kambodžském království	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa

### Oddíl II

Linky provozované leteckými podniky určenými Kambodžským královstvím:

počáteční místa v Kambodžském království	mezilehlá místa	místa určení v České republice	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa

#### Poznámky:

1. Linky mohou být provozovány v obou směrech.
2. Určené letecké podniky smluvních stran mohou na jakémkoli nebo všech letech:
  - (a) vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají v místě na území státu smluvní strany, která letecký podnik určila,
  - (b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla,
  - (c) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo v jakémkoli místě a
  - (d) obsluhovat mezilehlá místa, místa za a místa na území států smluvních stran v jakémkoli pořadí.
3. V této dohodě musí být odkazy na státní příslušníky České republiky chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropské unie. V této dohodě musí být odkazy na letecké podniky České republiky chápány jako odkazy na letecké podniky určené Českou republikou.

# **AIR SERVICES AGREEMENT**

**between**

**the Government of the Czech Republic**

**and**

**the Government of the Kingdom of Cambodia**

## **Preamble**

The Government of the Czech Republic and the Government of the Kingdom of Cambodia, hereinafter referred to as Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

## Article 1

### **Definitions**

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

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport and, in the case of the Kingdom of Cambodia the State Secretariat of Civil Aviation, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;
- (c) the term "designated airline" means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the specified routes in conformity with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement;
- (d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) the term "capacity" in relation to the agreed services means the available seat capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- (f) the term "tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remuneration and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;
- (g) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;
- (h) the term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

## **Article 2**

### **Traffic Rights**

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating international air services by the designated airline (hereinafter called "agreed services") over the routes specified in the appropriate section of the Annex (hereinafter called "specified routes").
- (2) Subject to the provisions of this Agreement the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
  - (a) right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - (b) right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
  - (c) right to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the first Contracting Party; and
  - (d) right to embark and disembark in the territory of the third countries at the points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex.
- (3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (2) (a) and (b) of this Article.
- (4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

## **Article 3**

### **Designation and Operating Authorization**

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

- (2) The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
    - (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation;
  - (b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Cambodia
    - (i) the airline is established in the territory of the Kingdom of Cambodia and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Cambodia;
    - (ii) the Kingdom of Cambodia has and maintains effective regulatory control of the airline and the aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
    - (iii) the airline is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by the Kingdom of Cambodia and/or nationals of the Kingdom of Cambodia and shall at all times be effectively controlled by the Kingdom of Cambodia and/or its nationals.
- (5) When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### **Revocation and Suspension of Operating Authorization**

- (1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
    - (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
    - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authorities are not clearly identified in the designation;
  - (b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Cambodia
    - (i) the airline is not established in the territory of the Kingdom of Cambodia, or is not licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Cambodia; or
    - (ii) the Kingdom of Cambodia is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
    - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership or is not effectively controlled by the Kingdom of Cambodia and/or its nationals;
  - (c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention; or
  - (d) an airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed by this Agreement.
- (2) Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either aeronautical authorities.

## **Article 5**

### **Application of Laws, Regulations and Procedures**

- (1) While entering, being within or leaving the territory of one Contracting Party, laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied by the other Contracting Party's airlines.
- (2) The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crews, baggage and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.
- (3) In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airlines over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

## **Article 6**

### **Aviation Security**

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
- (2) The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.
- (3) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

- (4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in the territories of the Contracting Parties or, in the case of the Czech Republic, operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law and the operators of airports in their territories act in conformity with such aviation security provisions.
- (5) Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the laws and regulations in force in that country, including, in the case of the Czech Republic, European Union law.
- (6) Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.
- (7) Each Contracting Party shall give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
- (8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (9) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days from the date of the delivery of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of this period.

## **Article 7**

### **Aviation Safety**

- (1) Certificates of airworthiness, certificate of competency and licences issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such

certificates and licences are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.

- (2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.
- (3) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the delivery of that request.
- (4) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
- (5) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under the lease agreement, on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
- (6) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention, or
  - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

- (7) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (6) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- (8) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- (9) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (4) or (8) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- (10) Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

## **Article 8**

### **Customs Provisions, Duties and Taxes**

- (1) Subject to the laws and regulations in force in the territory of the respective Contracting Party, each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.
- (2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
  - (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

- (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and
  - (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.
- (3) The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- (4) The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.
- (5) Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Kingdom of Cambodia that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.

## **Article 9**

### **User Charges**

- (1) The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by any other aircraft of the same class engaged in similar international air services.
- (2) In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging

authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airlines to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such airlines to exchange appropriate information concerning such charges.

### **Article 10**

#### **Direct Transit**

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

### **Article 11**

#### **Sale of Services and Transfer of Funds**

- (1) Upon filing with the aeronautical authorities of the first Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of this first Contracting Party the designated airline of the other Contracting Party shall have the right to sell freely its air transport services in the territory of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such services in the local currency or in any freely convertible currency normally purchased by banks in that territory.
- (2) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
- (3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

## **Article 12**

### **Tariffs**

- (1) The tariffs for the agreed services shall be established by the designated airlines of both Contracting Parties at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial consideration in the market place.
- (2) The tariffs established under paragraph (1) of this Article shall not be required to be filed by the designated airline of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
  - (a) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
  - (b) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to abuse of a dominant position; and
  - (c) protect airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support, or where evidence exists as to an intent to eliminate competition.
- (3) The designated airline of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format prescribed by such authorities.

## **Article 13**

### **Capacity**

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
- (2) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. Provision of the carriage of passengers and cargo, including mail, both embarked and disembarked at points on the specified routes in the territories of States, other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

#### **Article 14**

##### **Code-sharing**

- (1) In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:
  - (a) an airline or airlines of either Contracting Party;
  - (b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third State, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
- (2) The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
  - (a) hold the underlying traffic rights and meet the provisions of this Agreement,
  - (b) meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and
  - (c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.
- (3) The airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before its proposed introduction. Such code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

#### **Article 15**

##### **Timetables**

- (1) An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof.

- (2) If the designated airline wishes to operate supplementary flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.

## **Article 16**

### **Intermodal Services**

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Contracting Parties or third countries. The designated airline may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code-share, with other surface carriers, subject to laws and regulations in force in the territory of a Contracting Party concerned. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the facts concerning such transport.

## **Article 17**

### **Airline Representation**

- (1) The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, and on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representative and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.
- (2) The representative and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.
- (3) Subject to the laws and regulations in force in the respective territory, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party an office or offices for promotion of air transport and sale of the air services.

## **Article 18**

### **Ground Handling**

Subject to the laws and regulations in force in the territory of the respective Contracting Party including, in the case of the Czech Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (self-handling) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground

handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

### **Article 19**

#### **Statistics Submission**

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of agreed services.

### **Article 20**

#### **Consultations**

- (1) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close co-operation in all matters affecting the implementation of this Agreement.
- (2) Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the delivery of the request to the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

### **Article 21**

#### **Amendments**

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed between the Contracting Parties, shall come into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of diplomatic notes confirming that the formalities constitutionally required for approval of this amendment have been complied with.

### **Article 22**

#### **Multilateral Conventions**

In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be

amended to conform to the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

### **Article 23**

#### **Settlement of Disputes**

- (1) In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
- (2) If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.
- (3) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
- (4) Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.
- (5) If the periods specified in paragraph (4) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.
- (6) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

### **Article 24**

#### **Registration**

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

## **Article 25**

### **Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO). In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of the delivery of the notice to the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn with a consent of the other Contracting Party before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of delivery to the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been delivered fourteen (14) days after the delivery of the notice to the International Civil Aviation Organization (ICAO).

## **Article 26**

### **Entry into force**

Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party by diplomatic note that the formalities constitutionally required in their respective country for approval of this Agreement have been complied with. This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of these two notifications.

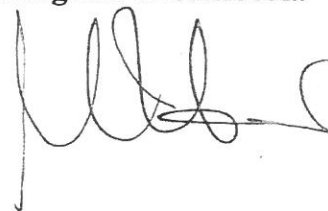
The Air Services Agreement between the Czechoslovak Socialist Republic and the Kingdom of Cambodia, signed on 11 January 1964 in Prague, is terminated in relations between the Czech Republic and the Kingdom of Cambodia on the day of entry into force of this Agreement.

Done at Phnom Penh this 5<sup>th</sup> day of June 2018, in two originals in the Czech, Khmer and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**For the Government  
of the Czech Republic**



**For the Government  
of the Kingdom of Cambodia**



## **Annex**

### **Section I**

Routes to be operated by the airlines designated by the Czech Republic:

Points in the Czech Republic	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Cambodia	Beyond Points
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points

### **Section II**

Routes to be operated by the airlines designated by the Kingdom of Cambodia:

Points in the Kingdom of Cambodia	Intermediate Points	Points in the Czech Republic	Beyond Points
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points

#### Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. The designated airlines of the Contracting Parties may on any or all flights:
  - (a) omit calling at any of the above mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at the point in the territory of the Contracting Party designating the airline;
  - (b) combine different flight numbers within the one aircraft operation;
  - (c) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point; and
  - (d) serve the intermediate points, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any order.
3. References in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Union Member States. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.