

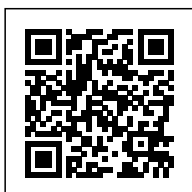


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

VIII. volební období

1119/0

**Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky
k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi Českou republikou
a Korejskou republikou o leteckých službách**



Zástupce předkladatele: ministr dopravy
Doručeno poslancům: 29. prosince 2020 v 17:37

Návrh usnesení

**POSLANECKÉ SNĚMOVNY PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi Českou republikou a Korejskou republikou 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 Českou republikou a Korejskou republikou o leteckých službách

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY

k návrhu na sjednání Dohody mezi Českou republikou a Korejskou republikou o leteckých službách

Korejská republika (dále také „Korea“) je stát ve východní Asii, zaujímající jižní polovinu Korejského poloostrova. Rozloha je přibližně 98 tisíc km², počet obyvatel přesahuje 51 milionů, největším a zároveň hlavním městem je Soul. Úředním jazykem je korejština.

Korea je zřízením prezidentská republika s demokratickou formou vlády, její vysoce rozvinutá ekonomika je 11. největší na světě a 4. největší v Asii. Je výrazně proexportně orientovaná, mezi hlavní korejské vývozní položky se řadí výrobky s vysokou přidanou hodnotou jako elektrické stroje, strojní zařízení a vybavení továren, dopravní prostředky, optické a zdravotnické přístroje apod.

Obchodní výměnu mezi Koreou a EU upravuje Dohoda o volném obchodu podepsaná v roce 2011 v Bruselu, na jejímž základě by do roku 2020 mělo být odstraněno daňové zatížení u 99 % objemu vzájemného obchodu. Diplomatie styky mezi Českou republikou (dále také „ČR“) a Koreou jsou realizovány prostřednictvím Velvyslanectví České republiky v Soulu a Velvyslanectví Korejské republiky v Praze. Korea je po Německu, Japonsku a USA čtvrtým největším investorem v ČR.

Mezinárodní letiště Inčchon nedaleko Soulu patří mezi největší a nejrušnější letiště na světě. Několikrát dokonce získalo ocenění za nejlepší letiště světa. Slouží mj. jako hlavní letiště pro nejvýznamnější korejské letecké společnosti Korean Air a Asiana Airlines. Korean Air je stejně jako dopravce České aerolinie a.s. (ČSA) členem globální aliance SkyTeam. Právě v úzké spolupráci s ČSA zahájil dopravce Korean Air přímý letecký provoz na lince Soul – Praha a zpět dne 15. května 2004.

V roce 2013 se letecký dopravce Korean Air stal významným akcionářem (44 % akcií) a strategickým partnerem ČSA a v této spojitosti došlo od 1. června 2013 k zahájení vlastního provozu ČSA na uvedené lince. Lety ČSA byly zajišťovány letadlem A330-300 pronajatým od Korean Air. Spolupráce obou dopravců však byla podstatně širší a zahrnovala další body v síti ČSA a Korean Air. Přestože v roce 2017 odkoupila podíl Korean Air v ČSA společnost Travel Service, a.s. (dnes Smartwings, a.s.), úspěšná spolupráce dopravců Korean Air a ČSA na lince mezi Prahou a Soulem pokračovala i nadále. S ohledem na nástup pandemie COVID-19 zastavily ČSA provoz na lince dne 27. února 2020. Korean Air, po krátkém přerušení, obnovil dne 21. srpna 2020 na lince provoz, byť zatím v omezeném režimu. Po odeznění koronavirové krize bude jistě v zájmu smluvních stran i dopravců přímé letecké spojení opětovně posilovat.

Smluvní vztahy v oblasti letecké dopravy mezi Českou republikou a Korejskou republikou jsou upraveny Dohodou mezi vládou České a Slovenské Federativní Republiky a vládou Korejské republiky o leteckých službách (dále jen „stávající dohoda“), která byla podepsána dne 26. října 1990 v Soulu a tímto dnem také vstoupila v platnost. Sukcese ČR do stávající dohody byla provedena výměnou nót v roce 1995. V roce 1998 došlo ke změně přílohy ke stávající dohodě s cílem odstranit základní geografická omezení pro provoz leteckých služeb. Následně byla stávající dohoda změněna Dohodou mezi vládou České republiky a vládou Korejské republiky o změně Dohody mezi vládou České a Slovenské Federativní Republiky a vládou Korejské republiky o leteckých službách, podepsané dne 26. října 1990, která byla sjednána výměnou diplomatických nót ze dne 3. prosince 2004 a 14. února 2005, kdy také vstoupila v platnost.

V roce 2013 a 2014 se na základě uskutečněných konzultací leteckých úřadů uvažovalo o sjednání další změny stávající dohody, jejímž primárním cílem bylo uvést

stávající dohodu do souladu s právem Evropské unie. Kromě toho měly změny směřovat i do oblasti společného označování linek, tarifů a změn dohody. Následně probíhala s korejskou stranou komunikace ohledně formy sjednání uvedené změny stávající dohody, v rámci které se dospělo k závěru, že nejvhodnějším a nejprůhlednějším řešením bude sjednat mezi oběma státy zcela novou leteckou dohodu.

Směrnice pro expertní jednání o nové letecké dohodě byla meziresortně schválena v roce 2017. Strany si následně vyměnily vzorové texty. V říjnu 2018 zaslala korejská strana své připomínky k českému vzorovému textu letecké dohody a navrhla uskutečnit jednání v rámci akce ICAN 2018¹ v Nairobi, s čímž česká strana souhlasila. Přímé jednání expertních delegací se uskutečnilo dne 11. prosince 2018, vycházelo se při něm ze skutečnosti, že ČR i Korea jsou smluvními stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944. Základem pro jednání byl český vzorový text obsahující mj. všechna nezbytná unijní ustanovení uplatňovaná v souvislosti s členstvím ČR v EU². Při jednání se podařilo na úrovni expertních delegací odsouhlasit vzájemně přijatelný návrh textu Dohody mezi Českou republikou a Korejskou republikou o leteckých službách (dále jen „Dohoda“). Na rozdíl od předchozí úpravy obsahuje Dohoda tzv. unijní ustanovení (zejména v článcích 3 a 4) v podobě, jak je upravuje tzv. horizontální dohoda mezi EU a Koreou.³ Dále např. ustanovení o předkládání letových řádů, kombinovaných dopravních službách, jednotně upravuje postup pro změny letecké dohody a její přílohy apod. Na druhou stranu byly na přání korejské strany z textu vyjmuty provozní otázky společného označování linek a pozemního odbavování, které budou řešeny společně s kapacitními limity pružněji v rámci konzultací leteckých úřadů.

Obsahové vymezení návrhu textu Dohody je následující:

V článku 1 Dohody jsou definovány výrazy důležité pro jednotný výklad a aplikaci Dohody.

Článek 2 obsahuje vymezení práv k provádění mezinárodní letecké dopravy, která si smluvní strany vzájemně vyměnily. Jedná se o právo přeletu přes území státu druhé smluvní strany (tzv. právo 1. svobody vzduchu), právo přistání na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely (tzv. právo 2. svobody vzduchu) a právo vykládat a nakládat v místech stanovených v příloze cestujících, zboží a poštovní zásilky (tzv. práva 3., 4. popř. i 5. svobody vzduchu).

V článku 3 je obsaženo právo každé smluvní strany určit letecké podniky, které budou provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách, a podmínky, za kterých druhá smluvní strana udělí takto určeným podnikům příslušná provozní oprávnění, včetně tzv. unijních ustanovení a recipročních ustanovení druhé smluvní strany. Článek 4 pak obsahuje podmínky, za kterých je možné vydaná provozní oprávnění odvolat nebo pozastavit.

Článek 5 stanoví obecný princip, že na letecké podniky resp. jejich letadla, cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky nacházející se na území státu druhé smluvní

¹ ICAN (*ICAO Air Services Negotiations Event*) je mezinárodní akce pořádaná každoročně Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) ve spolupráci s orgány příslušné hostitelské země; cílem je umožnit členským státům uspořádat během několika dnů na jednom místě více setkání a šetřit tak čas a náklady.

² Vzorová unijní ustanovení jsou do dvoustranných leteckých dohod vkládána na základě nařízení 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. Na základě tohoto nařízení byla ustanovení vypracována Evropskou komisí ve spolupráci s členskými státy. Jejich účelem je zajistit soulad bilaterálních leteckých dohod s právem EU (zejména ve vztahu ke svobodě usazování, poskytování služeb na území EU a nediskriminace mezi leteckými dopravci EU).

³ Dohoda mezi Evropskou unií a Korejskou republikou o určitých aspektech leteckých služeb, která byla po obnovených jednáních parafována v říjnu 2018. Dohoda po svém vstupu v platnost hromadně uvede jednotlivé bilaterální dohody členských států EU a Koreje do souladu s právem EU.

strany se vztahují zákony, předpisy a postupy platné na území státu této smluvní strany. Při jejich aplikaci nesmí žádná smluvní strana dávat přednost svým leteckým podnikům.

V článku 6 si smluvní strany potvrzují závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, jejími přílohami, které se týkají této oblasti a dalšími platnými mezinárodními úmluvami o ochraně civilního letectví.

Článek 7 upravuje důležitou otázku provozní bezpečnosti letectví. Každá smluvní strana může kdykoli provést tzv. inspekci na stojance letadla druhé smluvní strany pokud se nachází na území jejího státu. Dále je upraven postup v případě nedodržování minimálních bezpečnostních norem stanovených Úmluvou o mezinárodním civilním letectví druhou smluvní stranou a článek také obsahuje příslušné unijní ustanovení. Pro účely provozování dohodnutých leteckých služeb si smluvní strany dle tohoto článku budou vzájemně uznávat osvědčení a průkazy vztahující se k letadlům a posádkám pokud požadavky pro vydání těchto průkazů a osvědčení odpovídají nebo jsou přísnější než minimální požadavky stanovené Úmluvou o mezinárodním civilním letectví. Článek také obsahuje příslušné unijní ustanovení.

Článek 8 upravuje osvobození leteckých podniků resp. jejich letadel, pohonných hmot, mazadel, technického materiálu, náhradních dílů, obvyklého vybavení, zásob a jiných věcí, které jsou používány výhradně v souvislosti s provozem a obsluhou letadla, od dovozních omezení, cel, nepřímých daní a jiných poplatků obvyklých při provozu mezinárodních leteckých dopravních služeb. Obsahuje také příslušné unijní ustanovení.

Článek 9 se týká spravedlivého a přiměřeného stanovování uživatelských poplatků za použití letišť a leteckých zařízení a článek 10 řeší zjednodušený režim cestujících, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek při přímém tranzitu.

Oblast prodeje služeb a převodu finančních prostředků je upravena v článku 11, přičemž leteckým dopravcům je poskytnuta nezbytná míra flexibility v této důležité otázce.

V článku 12 je upraveno volné stanovování tarifů leteckými podniky. Každá smluvní strana má právo zasáhnout v případech, kdy jsou tarify nepřiměřené či diskriminační, popř. může požadovat jejich předkládání.

Rovné soutěžní podmínky pro poskytování leteckých dopravních služeb zajišťuje článek 13. Kapacitní a frekvenční limity mohou společně upravovat letecké úřady smluvních stran.

Článek 14 stanoví základní zásady spravedlivé hospodářské soutěže včetně závazku smluvních stran přijmout veškerá opatření k zamezení jejího narušování.

Článek 15 upravuje postup pro předkládání a schvalování letových řádů včetně doplňkových letů.

Komerční příležitosti v článku 16 zahrnují otázky zastoupení leteckých podniků, která včetně jejich personálu podléhají právním předpisům platným na území státu, kde jsou zastoupení zakládána, a spolupráci leteckých podniků s poskytovateli povrchové dopravy či možnost poskytování vlastní povrchové dopravy.

Článek 17 upravuje vzájemné poskytování statistických informací a údajů mezi leteckými úřady obou stran.

Postup pro vzájemné konzultace ohledně provádění Dohody je stanoven v článku 18, článek 19 upravuje postup pro případné změny Dohody, dvoustupňové řešení sporů, které mohou vyplynout z výkladu či provádění Dohody, je upraveno v článku 20.

V článku 21 je stanovena povinnost registrace Dohody u Mezinárodní organizace pro civilní letectví a článek 22 stanoví podmínky ukončení platnosti Dohody.

Článek 23 upravuje vstup Dohody v platnost. Nastane prvního dne druhého měsíce následujícího po datu pozdějšího ze dvou oznámení učiněných diplomatickou cestou informujících o splnění vnitrostátních požadavků nutných pro vstup Dohody v platnost

(požadavek korejské strany). Dále článek obsahuje derogační klauzuli ukončující platnost stávající dvoustranné dohody.

Dohoda je sjednána v českém, korejském a anglickém jazyce, přičemž v případě rozdílného výkladu bude rozhodující anglický text.

Příloha k Dohodě obsahuje volné vymezení linek mezi místy na území ČR / Koreje, mezilehlými místy, místy na území Koreje / ČR a místy za tímto územím. Dále příloha obsahuje provozní podmínky a příslušné unijní ustanovení.

Vláda ČR souhlasila se sjednáním Dohody svým usnesením ze dne 16. září 2019 č. 660. Dohodu podepsali v Praze dne 24. listopadu 2020 doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA., místopředseda vlády ČR, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy, a Kim Tae-Jin, velvyslanec Korejské republiky v ČR.

Podepsaný 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. Při sjednání 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 (informační povinnost vůči Evropské komisi). Sjednání Dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu. Gestor provedl komplexní posouzení a analýzu jednotlivých ustanovení Dohody z hlediska možných dopadů do právního řádu ČR s ohledem na vnitrostátní provádění Dohody (včetně posouzení a následného zhodnocení, zda jsou všechna ustanovení obsažená v Dohodě, která jsou přímo určena vnitrostátním subjektům, samovykonatelná), i ve smyslu Směrnice vlády pro sjednávání, vnitrostátní projednávání, provádění a ukončování platnosti mezinárodních smluv, schválené usnesením vlády ze dne 11. února 2004 č. 131. V této souvislosti není potřeba přijímat další vnitrostátní právní úpravu ani jiná opatření.

Sjednání a následné provádění Dohody nebude mít dopad na výdaje státního rozpočtu. Uvedené činnosti budou zajišťovány především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které budou v případě potřeby spolupracovat s ministerstvy zahraničních věcí, financí, 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, zavazadla a zboží, právo volně prodávat letecké dopravní služby na území smluvního státu, podmínky pro odvolání provozního oprávnění apod.). Dohoda se po podpisu podle Ústavy ČR předkládá Parlamentu ČR k vyslovení jeho souhlasu s ratifikací a poté prezidentovi republiky k ratifikaci.

Korejská republika představuje významného obchodního partnera ČR. Přímé letecké spojení je předpokladem pro další prohlubování spolupráce. Sjednáním Dohody se vytváří nový právní rámec odpovídající současným standardům v mezinárodní letecké dopravě a přinášející jistotu pro přímé letecké spojení, ale i další možnosti spolupráce leteckých dopravců obou stran.

V Praze dne 22. prosince 2020

Předseda vlády:
Ing. Andrej Babiš v. r.

DOHODA

mezi

Českou republikou

a

Korejskou republikou

O LETECKÝCH SLUŽBÁCH

Česká republika a Korejská republika (dále uváděné jako „smluvní strany“),
jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne
7. prosince 1944, a
vedeny přáním sjednat dohodu za účelem rozvíjení leteckých dopravních služeb mezi a za svými
územími,
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 otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. 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 oběma smluvními stranami,
- b) výrazem "letecké úřady" se rozumí v případě České republiky Ministerstvo dopravy, a v případě Korejské republiky Ministerstvo půdy, infrastruktury a dopravy nebo, v obou případech, kterýkoli jiný orgán nebo osoba zmocněné k provádění funkcí v současnosti vykonávaných uvedenými úřady,
- (c) výrazem "určený letecký podnik" se rozumí jakýkoli letecký podnik, který byl určen a oprávněn, podle článku 3 této dohody, k provozu dohodnutých služeb na stanovených linkách,
- d) výraz "území" ve vztahu ke státu má význam, který je pro něj stanoven v článku 2 Úmluvy,
- e) výrazy "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají významy, které jsou pro ně příslušně stanoveny v článku 96 Úmluvy,
- f) výrazem "kapacita" ve vztahu k letadlu se rozumí užitečné zatížení tohoto letadla nabízené na lince nebo úseku linky,
- g) výrazem "kapacita" ve vztahu k dohodnutým službám se rozumí kapacita letadla používaného při těchto službách, násobená počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky,
- h) výrazem "tarif" se rozumějí jakékoli jízdné, sazba nebo poplatek za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou poštovních zásilek) v letecké dopravě (včetně jakéhokoli jiného způsobu dopravy ve spojení s ní) účtované leteckými podniky, včetně jejich zástupců, a podmínky upravující dostupnost takového jízdného, sazby nebo poplatku,

- i) výrazem "dohoda" se rozumějí tato dohoda, příloha této dohody a jakékoli jejich změny,
- j) výrazem "příloha" se rozumějí příloha této dohody a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 19 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou přílohu,
- k) výrazem "smlouvy Evropské Unie" se rozumějí Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie.

Článek 2

Poskytnutí přepravních práv

1. Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem zřízení a provozování pravidelných 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 požívají určené letecké podniky každé smluvní strany při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách následující práva:
 - a) právo létat bez přistání přes území druhé smluvní strany,
 - b) právo přistávat na území druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní a právo nakládat a vykládat cestující, zavazadla a poštovní zásilky, odděleně nebo v kombinaci, v jakémkoli místě na stanovených linkách, podle ustanovení obsažených v příloze.
3. Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určené 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 určeným leteckým podnikům jedné smluvní strany nakládat na území druhé smluvní strany cestující, zavazadla, zboží nebo poštovní zásilky za úplatu nebo nájemné s určením pro jiné místo na území této druhé smluvní strany.
5. Jestliže z důvodu ozbrojeného konfliktu, politických nepokojů nebo vývoje nebo zvláštních a mimořádných okolností nemůže určený letecký podnik jedné smluvní strany provozovat letecké dopravní služby po obvyklé letové trase, vyvine druhá smluvní strana veškeré úsilí k tomu, aby napomohla pokračování provozu těchto služeb pomocí vhodných dočasných změn letových tras, vzájemně odsouhlasených smluvními stranami.

Článek 3

Určení a provozní oprávnění

1. Každá smluvní strana má právo určit letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách 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 nebo leteckým podnikům 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 obvykle uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
4. Každá smluvní strana má právo odmítnout přijmout určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění uvedená v odstavci 2 tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určenými leteckými podniky, 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 Evropské unie a má platnou provozní licenci od členského státu Evropské unie v souladu s právem Evropské unie,
 - (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,
 - (iii) má tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území členského státu Evropské unie, od kterého obdržel platnou provozní licenci a
 - (iv) je tento letecký podnik vlastněn, přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu, a je skutečně kontrolován členskými státy Evropské unie nebo členskými státy Evropského sdružení volného obchodu nebo státními příslušníky těchto států,
 - b) v případě leteckého podniku určeného Korejskou republikou
 - (i) je skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku vykonávána a udržována Korejskou republikou a

- (ii) většinové vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku jsou svěřeny Korejské republice, státním příslušníkům Korejské republiky nebo oběma, a tento letecký podnik má platnou provozní licenci vydanou Korejskou republikou.

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

Článek 4

Odvolání a pozastavení provozního oprávnění

1. Každá smluvní strana má právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určeným leteckým podnikem 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 Evropské unie nebo nemá platnou provozní licenci od členského státu Evropské unie v souladu s právem Evropské unie,
 - (ii) skutečná regulatorní 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,
 - (iii) nemá tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území členského státu Evropské unie, od kterého obdržel platnou provozní licenci,
 - (iv) není tento letecký podnik vlastněn, přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnického podílu, a není skutečně kontrolován členskými státy Evropské unie nebo členskými státy Evropského sdružení volného obchodu nebo státními příslušníky těchto států,
 - (v) je tento letecký podnik již oprávněn k provozu podle dvoustranné dohody mezi Korejskou republikou a jiným členským státem Evropské unie a Korejská republika může prokázat, že vykonáváním přepravních práv podle této dohody na lince, která zahrnuje místo v tomto jiném členském státě Evropské unie, by docházelo k obcházení omezení přepravních práv uložených takovou jinou dohodou nebo

- (vi) má tento určený letecký podnik osvědčení leteckého dopravce vydané členským státem Evropské unie a není uzavřena žádná dvoustranná dohoda o leteckých službách mezi Korejskou republikou s takovým členským státem Evropské unie a tento členský stát Evropské unie neudělil přepravní práva leteckému podniku určenému Korejskou republikou,
- b) v případě leteckého podniku určeného Korejskou republikou
- (i) není skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku udržována Korejskou republikou nebo
- (ii) většinové vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku nejsou svěřeny Korejské republice, státním příslušníkům Korejské republiky nebo oběma, nebo tento letecký podnik nemá platnou provozní licenci vydanou Korejskou republikou,
- c) určený letecký podnik neprokáže smluvní straně, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s ustanoveními Úmluvy tato smluvní strana poskytující práva uplatňuje nebo
- d) určený letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.
2. Pokud není nutné provést za účelem zrušení, pozastavení nebo uložení podmínek podle odstavce 1 tohoto článku okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování zákonů a předpisů smluvní strany, uplatní se taková práva pouze po konzultaci s druhou smluvní stranou. 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 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 této smluvní strany.
2. Zákony, předpisy a postupy platné na území jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z jejího území, 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 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. Aniž je omezena obecná platnost jejich práv a povinností podle mezinárodního práva, smluvní strany jednájí 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 obě smluvní strany.
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 jednájí 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 smluvním stranám; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na územích smluvních stran, nebo v případě České republiky provozovatelé letadel usazení na jejím území podle smluv Evropské unie a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie, a provozovatelé letišť na jejich územích 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 druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v této zemi včetně práva Evropské unie v případě České republiky.

6. Každá smluvní strana zajistí, že se na jejím území účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží, palubního občerstvení a 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 první smluvní strana požádat o neodkladné konzultace s druhou smluvní stranou. Nedosažení uspokojivé dohody do třiceti (30) dnů ode dne doručení takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Vyžaduje-li to nepředvídatelná situace, nebo pokud je třeba zabránit dalšímu nesouladu s ustanoveními tohoto článku, může první smluvní strana přijmout prozatímní opatření kdykoli. Jakékoli opatření přijaté na základě tohoto odstavce bude zrušeno po zajištění souladu druhou smluvní stranou s ustanoveními tohoto článku o zajištění ochrany letectví.

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 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 svým územím 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 letecká zařízení, 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 neudrží a neuplatňuje bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období podle Úmluvy („standards ICAO“), oznámí tato smluvní strana

druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby byl dosažen soulad se standardy ICAO, 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 určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o pronájmu, na dopravních službách na nebo z území druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území druhé smluvní strany, podrobena kontrole oprávněnými zástupci 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 standardům ICAO 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 standardy ICAO.
7. V případě, že přístup k provedení kontroly na odbavovací ploše letadla provozovaného určeným 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 určenému leteckému podniku nebo leteckým podnikům 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

Cla a obdobné poplatky

1. 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 alkoholických a nealkoholických nápojů, tabákových výrobků 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 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 druhé smluvní strany,
 - c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území druhé smluvní strany a určené k použití při provozování dohodnutých služeb,bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovány zcela nebo zčásti na území smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nebudou zcizovány na území této smluvní strany.
3. Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál a dodávky obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu této smluvní strany. 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 odstavcem 2 tohoto článku se vztahují i na situace, kdy letecké podniky jedné smluvní strany uzavřou ujednání s jinými leteckými podniky, které rovněž požívají stejná osvobození od druhé smluvní strany, o výpůjčce nebo přenechání položek uvedených v odstavci 2 tohoto článku na území druhé smluvní strany v rámci platných vnitrostátních zákonů a předpisů druhé smluvní strany.
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 Korejské republiky, 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 jedné smluvní strany letadlu určeného leteckého podniku druhé smluvní strany za použití letišť a leteckých zařízení nesmějí být vyšší než poplatky ukládané letadlu leteckého podniku první smluvní strany nebo jakéhokoli jiného státu 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 určenými 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, zavazadla, zboží a poštovní zásilky v přímém tranzitu přes území smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni nanejvýše zjednodušené kontrole, pokud není kontrola odůvodněna na základě vnitřní bezpečnosti, ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 6 této dohody, zabránění nedovolenému obchodu

s omamnými a psychotropními látkami a nedovolenému přistěhovalectví. Zavazadla, zboží a poštovní zásilky v přímém tranzitu jsou osvobozeny od cla a jiných poplatků.

Článek 11

Prodej služeb a převod příjmů

1. Na základě oznámení leteckému úřadu první smluvní strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy platnými na území této první smluvní strany má určený letecký podnik druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území první smluvní strany přímo nebo, dle svého uvážení, 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 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. Skutečné převody jsou provedeny bez prodlení a nepodléhají 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. Každá smluvní strana umožňuje, aby tarify pro letecké dopravní služby byly stanovovány každým určeným leteckým podnikem na základě obchodních úvah na daném trhu. Zásahy smluvních stran jsou omezeny na:
 - a) zabránění nepřiměřeně diskriminujícím tarifům a praktikám,
 - b) ochranu uživatelů od tarifů, které jsou nepřiměřeně vysoké nebo omezující z důvodu zneužití dominantního postavení a
 - c) ochranu leteckých podniků od tarifů, které jsou uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé vládní dotaci či podpoře.
2. Každá smluvní strana může nediskriminačním způsobem požadovat, aby leteckým úřadům byly oznamovány nebo předkládány tarify, které jsou účtovány určenými leteckými podniky druhé smluvní strany za přílet na území či odlet z území první smluvní strany. Taková oznámení či předložení určenými leteckými podniky obou smluvních stran mohou být

požadována nejpozději třicet (30) dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. V jednotlivých případech mohou být připuštěna oznámení či předložení v kratší než obvykle vyžadované lhůtě.

3. Žádná smluvní strana nepřijme jednostranné opatření, aby zabránila zavedení nebo trvání tarifu zamýšleného účtovat nebo účtovaného:
 - a) určeným leteckým podnikem kterékoli smluvní strany za mezinárodní letecké dopravní služby mezi územími smluvních stran nebo
 - b) určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany za mezinárodní letecké dopravní služby mezi územím druhé smluvní strany a územím jakéhokoli jiného státu.
4. Pokud se kterákoli smluvní strana domnívá, že jakýkoli takový tarif je v rozporu s kritérii stanovenými v odstavci 1 tohoto článku, požádá co nejdříve o konzultace a oznámí druhé smluvní straně důvody své nespokojenosti. Tyto konzultace se konají v souladu s článkem 18 této dohody a smluvní strany spolupracují při obstarávání informací nezbytných pro odůvodněné vyřešení problému. Pokud se smluvní strany ohledně tarifu, s nímž byla vyjádřena nespokojenost, dohodnou, každá smluvní strana vynaloží veškeré úsilí k realizaci dohody. Bez takové vzájemné dohody je tarif uveden v platnost nebo zůstává v platnosti.

Článek 13

Kapacita

1. Určené letecké podniky smluvních stran mají spravedlivou a rovnou příležitost k provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách.
2. Při provozování dohodnutých služeb berou určené letecké podniky každé smluvní strany v úvahu zájmy určených leteckých podniků druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování dopravních služeb, které tyto podniky zajišťují 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 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 těch, které určily letecké podniky, se provádí v souladu s obecnými zásadami, že kapacita je ve vztahu k:
 - a) dopravním požadavkům na území a z území 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.
4. Celkovou kapacitu a frekvence dohodnutých služeb provozovaných určenými leteckými podniky každé smluvní strany společně stanoví letecké úřady obou smluvních stran.

Článek 14

Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Určené letecké podniky obou smluvních stran mají spravedlivou a rovnou příležitost podílet se na mezinárodních leteckých dopravních službách upravených touto dohodou.
2. Každá smluvní strana přijme v případě potřeby v rámci své jurisdikce všechna vhodná opatření s cílem odstranit všechny formy diskriminace nebo nespravedlivých konkurenčních praktik nepříznivě ovlivňujících konkurenční postavení určených leteckých podniků druhé smluvní strany.

Článek 15

Schvalování letových řádů

1. Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby určené letecké podniky druhé smluvní strany předložily nejpozději třicet (30) dnů před zahájením dopravních služeb ke schválení svůj zamýšlený letový řád uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Také jakákoli změna takových letových řádů, je-li požadována, se předkládá leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení nejpozději třicet (30) dnů předem. Ve zvláštních případech je možné tuto lhůtu po souhlasu uvedených úřadů zkrátit.
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 deset (10) dnů před provedením takových letů.

Článek 16

Obchodní příležitosti

1. Určené letecké podniky jedné smluvní strany jsou oprávněny v souladu se zákony a předpisy platnými na území druhé smluvní strany vztahujícími se ke vstupu, pobytu a zaměstnání a na základě reciprocity přivést a udržovat na území druhé smluvní strany své zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.

2. Zástupci a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území druhé smluvní strany.
3. Určené letecké podniky obou smluvních stran mají podle zákonů a předpisů platných na příslušném území právo zřizovat na území druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.
4. Určené letecké podniky každé smluvní strany má právo ve spojení s leteckou dopravou cestujících a zboží využívat jakoukoli povrchovou dopravu do nebo z jakéhokoli místa na územích smluvních stran nebo třetích států. Určené letecké podniky si mohou 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 příslušné smluvní strany. 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

Poskytování 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 určenými leteckými podniky na linkách stanovených v této dohodě v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb.

Článek 18

Konzultace

1. Letecké úřady smluvních stran jsou ve spojení, které se může uskutečnit jednáními nebo písemně, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech záležitostech ovlivňujících provádění a uspokojivý soulad s ustanoveními této dohody.
2. Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace k jakékoli otázce týkající 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 19

Změny

1. Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, může požadovat konzultace s druhou smluvní stranou v souladu s postupem

stanoveným v článku 18 této dohody. Jakákoli taková změna, jestliže je dohodnuta mezi smluvními stranami, vstoupí v platnost v souladu s postupem stanoveným v článku 23 této dohody.

2. 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 oběma smluvními stranami.

Článek 20

Řešení sporů

1. V případě jakéhokoli sporu, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynasnaží smluvní strany vyřešit jednáním.
2. Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou souhlasit s postoupením sporu k rozhodnutí nějaké osobě nebo orgánu; pokud s tím nesouhlasí, je spor, na základě žádosti kterékoli smluvní strany, předložen k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců. Tento rozhodčí soud se ustavuje následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tyto dva členové se poté dohodnou a jmenují státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Členové jsou jmenováni do šedesáti (60) dnů a předseda do dalších šedesáti (60) dnů ode dne, ke kterému kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.
3. Nejsou-li lhůty stanovené v odstavci 2 tohoto článku dodrženy, může kterákoli smluvní strana, není-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, 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. 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.
4. Pokud kterákoli smluvní strana nebo určený letecký podnik kterékoli smluvní strany neplní požadavky odstavců 2 a 3 tohoto článku, druhá smluvní strana může omezit nebo odvolat jakákoli práva přiznaná na základě této dohody.

Článek 21

Registrace

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

Článek 22

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. 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.

Článek 23

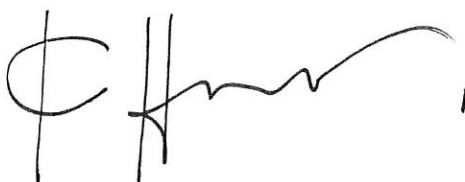
Vstup v platnost

1. Smluvní strany si diplomatickou cestou navzájem oznámí, že jejich vnitrostátní právní postupy, nezbytné pro vstup této dohody v platnost, byly naplněny. Tato dohoda vstoupí v platnost prvního dne druhého měsíce po datu pozdějšího z těchto oznámení.
2. Od data vstupu této dohody v platnost se jí ukončují a nahrazují ve vztahu ke smluvním stranám Dohoda mezi vládou České a Slovenské Federativní Republiky a vládou Korejské republiky o leteckých službách, podepsaná v Soulu dne 26. října 1990, společně s výměnou diplomatických nót ze dne 3. prosince 2004 a 14. února 2005 měnících uvedenou dohodu.

NA DŮKAZ ČEHOŽ, níže podepsaní, náležitě zmocnění, podepsali tuto dohodu.

Dáno v Praze dne 24. listopadu 2020 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazycích českém, korejském a anglickém, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu je rozhodující anglický text.

Za Českou republiku



Za Korejskou republiku



Příloha

A. Letecké podniky určené Českou republikou jsou oprávněny provozovat pravidelné mezinárodní letecké dopravní služby oběma směry na linkách stanovených níže:

<u>počáteční místa</u>	<u>mezilehlá místa</u>	<u>místa určení</u>	<u>místa za</u>
místa v České republice	jakákoli místa	místa v Korejské republice	jakákoli místa

B. Letecké podniky určené Korejskou republikou jsou oprávněny provozovat pravidelné mezinárodní letecké dopravní služby oběma směry na linkách stanovených níže:

<u>počáteční místa</u>	<u>mezilehlá místa</u>	<u>místa určení</u>	<u>místa za</u>
místa v Korejské republice	jakákoli místa	místa v České republice	jakákoli místa

Poznámky:

1. Určené letecké podniky obou smluvních stran mohou na jakémkoli nebo všech letech, vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají nebo končí na území smluvní strany, která letecký podnik určila.
2. Výkon přepravních práv páté svobody vzduchu do a ze stanovených mezilehlých míst či míst za podléhá dohodě leteckých úřadů smluvních stran.
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 Czech Republic
and
the Republic of Korea**

The Czech Republic and the Republic of Korea (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar 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 Republic of Korea, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised at present by the said authorities;
- c) the term "designated airline" means any airline which has been designated and authorized, in accordance with Article 3 of this Agreement, for the operation of the agreed services on the specified routes;
- d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- f) the term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- g) the term "capacity" in relation to the agreed services means the 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;

- h) the term "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- i) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex to this Agreement, and any amendments hereto;
- j) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement. The Annex shall form an integral part of this Agreement, and all references to the Agreement shall include the Annex except where provided otherwise;
- k) the term "European Union Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

Article 2

Grant of 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 scheduled international air services by a 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 airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
 - a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - c) the right to take up and put down passengers, cargo and mail, separately or in combination, at any point on the specified routes, subject to the provisions contained 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 airlines of one Contracting Party the right of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
5. If, because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate air services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the

continued operation of such service through the appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually agreed by the Contracting Parties.

Article 3

Designation and Operating Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes 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 notifications between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The aeronautical authorities which have received a notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline(s) of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise by the designated airlines 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 European Union Treaties and has a valid operating licence from a European Union Member State in accordance with European Union law;
 - (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 authority is clearly identified in the designation;
 - (iii) the airline has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received its valid operating licence; and
 - (iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by European Union Member States or member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Korea:

- (i) the Republic of Korea has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - (ii) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, and the airline has a valid operating licence issued by the Republic of Korea.
- 5. When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate 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 Authorizations

1. 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 by a 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 European Union Treaties or does not have a valid operating licence from a European Union Member State in accordance with European Union law;
 - (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;
 - (iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received its valid operating licence;
 - (iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and is not effectively controlled by European Union Member States or member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
 - (v) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Korea and another European Union Member State and the Republic of Korea can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or

- (vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Korea and that European Union Member State, and that Member State has denied traffic rights to the airline designated by the Republic of Korea;
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Korea:
 - (i) the Republic of Korea is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - (ii) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, or the airline does not have a valid operating licence issued by the Republic of Korea;
 - c) the designated airline fails to prove before the Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by the Contracting Party granting those rights in conformity with the provisions of the Convention; or
 - d) the designated airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed by this Agreement.
2. Unless immediate action for the revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws and regulations of a Contracting Party, such right shall be exercised only after consultations with 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 of the aeronautical authorities.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. While entering, being within or leaving the territory of one Contracting Party, the laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with 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 the laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to the passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of a 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, 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, 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 European Union Treaties and have valid operating licence 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 ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, in-flight catering and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

7. Each Contracting Party shall give 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 first Contracting Party may request immediate consultations with 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 the application of Article 4 of this Agreement. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

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 aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the aircraft adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the delivery of the 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 "ICAO Standards"), the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO 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 a lease agreement, on behalf of a designated 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 ICAO Standards; 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 certificates 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 ICAO Standards.
7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or on behalf of, a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 of this Article is denied by a 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 authorizations of a designated airline or airlines 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 authorizations of that airline.

Article 8

Customs Duties and Similar Charges

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines 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 alcoholic and non-alcoholic beverages, tobacco products 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 ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and the 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 arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
- 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 and supplies 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 Contracting Party. 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 by paragraph 2 of this Article shall also be available where the airlines of one Contracting Party have contracted with other airlines, which similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 2 of this Article within the framework of the domestic laws and regulations in force of the other Contracting Party.
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 Republic of Korea 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 an aircraft of a designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and aviation facilities shall not be higher than those imposed on an aircraft of an airline of the first Contracting Party or any other State 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 designated 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, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall be subject, except in respect of internal security, the security provisions referred to in Article 6 of this Agreement, the prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances and the prevention of illegal entry, to no more than a simplified control. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 11

Sale of Services and Transfer of Revenues

1. Upon filing with the aeronautical authorities of one Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of that Contracting Party, a 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 a 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 transfers 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. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b) protection of consumers from tariffs that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by the designated airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required at least thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by:
 - a) a designated airline of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties; or
 - b) a designated airline of one Contracting Party for international air services between the territory of the other Contracting Party and the territory of any other State.
4. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held in accordance with Article 18 of this Agreement, and the Contracting Parties shall cooperate in securing the information necessary for a reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Capacity

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
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 those designating the airlines, 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 services pass, after taking account of other services established by airlines of the States comprising the area; and
 - c) the requirements of through airline operations.
4. The total capacity and frequency of the agreed services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be jointly determined by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 14

Fair Competition

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air services covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party.

Article 15

Approval of Schedules

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to submit for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of their intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times,

configuration and number of seats to be made available to the public and the period of timetable validity. Any modification to such schedules, if required, shall also be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance. In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

2. If a 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 ten (10) days before operating such flights.

Article 16

Commercial Opportunities

1. The designated airlines 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 representatives and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.
2. The representatives 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 the promotion of air transport and sale of air services.
4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to employ, in connection with the air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Contracting Parties or third States. The designated airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code-sharing, with other surface carriers, subject to the laws and regulations in force in the territory of the Contracting Party concerned. 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

Provision of Information

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

Article 18

Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall communicate, which may be through discussions or by correspondence, to ensure close cooperation in all matters affecting the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.
2. Either Contracting Party may at any time request consultations on any issue related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of delivery of the request to the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 19

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party in accordance with the procedure set out in Article 18 of this Agreement. Any such amendment, if agreed between the Contracting Parties, shall enter into force in accordance with the procedure set out in Article 23 of this Agreement.
2. In the 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 insofar as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 20

Settlement of Disputes

1. In case of any dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. 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 chairperson. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairperson within sixty (60) 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.
3. If the periods specified in paragraph 2 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 to make the necessary

appointments. If the President is a national of either Contracting Party or is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-President shall make the necessary appointments. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decision 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 chairperson 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.

4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this Article, the other Contracting Party may limit or revoke any rights granted by virtue of this Agreement.

Article 21

Registration

This Agreement and any subsequent amendments hereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22

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. 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 the consent of the other Contracting Party before the expiry of this period. In the 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.

Article 23

Entry into Force


1. The Contracting Parties shall notify each other, through diplomatic channels, that they have completed their internal legal procedures necessary for the entry into force of this Agreement. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the date of the later notification.

2. From the date of the entry into force of this Agreement, the Agreement between the Government of the Czech and Slovak Federal Republic and the Government of the Republic of Korea for Air Services, signed at Seoul on 26 October 1990, together with the exchange of Diplomatic Notes dated 3 December 2004 and 14 February 2005 amending the said Agreement, shall be terminated and replaced, as regards the Contracting Parties, by this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Prague, on this 24th day of November, 2020, in the Czech, Korean and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Czech Republic



For the Republic of Korea



ANNEX

- A. The airlines designated by the Czech Republic shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Beyond Points</u>
Points in the Czech Republic	Any Points	Points in the Republic of Korea	Any Points

- B. The airlines designated by the Republic of Korea shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Beyond Points</u>
Points in the Republic of Korea	Any Points	Points in the Czech Republic	Any Points

Notes:

1. The designated airlines of both Contracting Parties may, on any or all flights, omit calling at any of the above-mentioned points, provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The exercise of fifth freedom traffic rights to and from specified intermediate and/or beyond points shall be subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
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.