

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

2009

5. volební období

772

**Vládní návrh,
kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení
souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky
a vládou Singapurské republiky o letecké dopravě**

Návrh usnesení

**POSLANECKÉ SNĚMOVNY PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení
souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky
a vládou Singapurské republiky o letecké dopravě

Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky
dává souhlas

k ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Singapurské republiky
o letecké dopravě

Předkládací zpráva pro Parlament České republiky

k návrhu na sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Singapurské republiky o letecké dopravě (dále jen „Dohoda“)

Vzájemné diplomatické styky mezi Českou republikou a Singapurskou republikou (dále jen „Singapur“) jsou navázány na úrovni velvyslanectví. V současné době nepůsobí Velvyslanectví Singapur přímo na území České republiky, ale příslušný velvyslanec pro Českou republiku je akreditován přímo ze Singapur. V České republice působí generální konzulát Singapur, v jehož čele stojí honorární generální konzul. Velvyslanectví České republiky v Singapuru bylo zrušeno ke dni 30. června 2008. Singapur nyní spadá pod Velvyslanectví České republiky v Indonésii.

Singapur je jedním z nejvýznamnějších obchodních partnerů České republiky v jihovýchodní Asii a je zdaleka největším odbytištěm českého zboží v tomto regionu. Ve vývozu do zemí ASEAN¹ je s odstupem na prvním místě, daleko před následující Malajsií a Thajskem, v obratu je na třetím místě. Přitom možnosti singapurského trhu zdaleka nejsou vyčerpány – v řadě států EU i v unii jako celku zaujímá Singapur ještě významnější pozici. Je zřejmé, že vzájemný obchodní potenciál má předpoklady k razantnímu růstu.

Dvoustranné vztahy České republiky a Singapur v ekonomické oblasti upravuje Dohoda o podpoře a ochraně investic, podepsaná dne 8. dubna 1995, Dohoda o zamezení dvojího zdanění, podepsaná dne 21. listopadu 1997 a vstoupila v platnost dne 21. srpna 1998. Mezi ostatní dvoustranné smlouvy patří Dohoda o bezvízovém styku, která byla sjednána formou výměny nót dne 8. prosince 1997 a vstoupila v platnost dne 8. ledna 1998.

Vzájemné vztahy v oblasti civilního letectví mezi Českou republikou a Singapurem jsou nyní upraveny Dohodou mezi Československou socialistickou republikou a Republikou Singapur o leteckých službách mezi a za jejich územími (dále jen „Dohoda o leteckých službách“), která byla podepsána v Singapuru dne 7. září 1971 a tímto dnem také vstoupila v platnost. Dohoda o leteckých službách byla uvedena do souladu s komunitárním právem Dohodou mezi Evropským společenstvím a vládou Singapurské republiky o některých aspektech leteckých služeb podepsanou dne 9. června 2006, nicméně již plně neodpovídá současné situaci v oblasti civilního letectví. Navrhovaná Dohoda nahradí ve vztazích mezi Českou republikou a Singapurskou republikou stávající Dohodu o leteckých službách (Singapur, 1971).

Pravidelná ani nepravidelná letecká doprava mezi Českou republikou a Singapurem není v současné době zajišťována žádným leteckým dopravcem. V minulosti patřil Singapur k tradičním destinacím Českých aerolinií a.s., která provozovala pravidelnou leteckou dopravu na lince Praha – Singapur a zpět v období září 1967 až únor 1998.

Ve dnech 6. – 7. června 2007 se v Singapuru uskutečnilo jednání o návrhu textu Dohody mezi expertními delegacemi obou států. Směrnice pro jednání byla schválena

¹ Association of Southeast Asian Nations – Brunej, Kambodža, Indonésie, Laos, Malajsie, Myanmar, Filipíny, Singapur, Thajsko, Vietnam

po mezirezortním připomínkovém řízení. Při jednání se podařilo připravit a odsouhlasit na úrovni expertních delegací vzájemně přijatelný návrh textu Dohody, který vychází z českého vzorového textu letecké dohody a respektuje všechny jeho podstatné zásady. Při jednání se nepodařilo pouze prosadit možnost uložení daně na pohonné hmoty při provozu singapurských leteckých dopravců zcela v rámci Evropského společenství. Jedná se však o nepovinné vzorové komunitární ustanovení, přičemž toto ustanovení nebylo akceptováno singapurskou stranou ani při jednání s Evropskou komisí.

Obsahové vymezení textu Dohody je následující:

V zájmu jednotnosti výkladu textu Dohody byly v článku 1 definovány výrazy důležité pro 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, právo přistání na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely, právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze k Dohodě cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany, právo nakládat a vykládat na územích třetích států v místech stanovených v Příloze k Dohodě cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu druhé smluvní strany a práva jinak stanovená v této Dohodě.

Článek 3 stanoví, že za účelem výkonu přepravních práv může každá smluvní strana jmenovat libovolný počet leteckých podniků. Dále článek určuje postup a podmínky pro taková jmenování a vydání a odvolání provozního oprávnění.

V článku 4 jsou obsaženy podmínky, za kterých je možné odvolat nebo pozastavit vydané provozní oprávnění.

Článek 5 stanoví, že na letecké podniky, cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky nacházející se na území státu druhé smluvní strany se vztahují zákony, předpisy a postupy platné na území státu této smluvní strany. Žádná smluvní strana nebude při aplikaci těchto zákonů, předpisů a postupů dávat přednost svému nebo kterémukoli jinému leteckému podniku.

V článku 6 si smluvní strany potvrzují jejich závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944) a jejími přílohami, které se týkají této oblasti.

Pro účely provozování dohodnutých leteckých služeb si smluvní strany dle článku 7 budou vzájemně uznávat osvědčení a průkazy vztahující se k letadlům a posádkám. Dále článek umožňuje smluvním stranám provést inspekci letadla na stojánce a stanovuje postup v případě nedodržování minimálních bezpečnostních norem stanovených Úmluvou o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944) druhou smluvní stranou.

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

Spravedlivého a přiměřeného stanovování uživatelských poplatků za použití leteckých zařízení se týká článek 9.

Článek 10 řeší režim při tranzitu cestujících, zavazadel a zboží.

Článek 11 upravuje oblast prodeje leteckých dopravních služeb a převodů finančních prostředků, přičemž poskytuje leteckým dopravcům obou stran nezbytnou flexibilitu v této důležité oblasti.

Článek 12 umožňuje volné stanovení tarifů leteckými podniky pro dopravu cestujících, zavazadel a zboží. Dále je stanoveno, že tarify leteckých podniků Singapuru pro přepravu zcela v rámci Evropského společenství podléhají komunitárnímu právu.

Obecné kapacitní principy jsou uvedeny v článku 13 a zajišťují rovné soutěžní podmínky pro provozování leteckých dopravních služeb. Dále článek upravuje předkládání letových řádů ze strany leteckých podniků.

Spolupráci leteckých podniků na základě společného označování linek a vyblokování prostoru řeší článek 14.

Článek 15 upravuje oblast zastoupení leteckých podniků, která včetně jejich personálu podléhají právním předpisům platným na území státu, kde jsou zastoupení zakládána.

Článek 16 upravuje poskytování statistických informací a údajů vzájemně mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

Postup pro provádění konzultací mezi smluvními stranami a změn Dohody je řešen v článcích 17 a 18.

Článek 19 upravuje třístupňové řešení sporů vyplývajících z výkladu nebo provádění Dohody.

Článek 20 stanovuje povinnost registrace Dohody u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Závěrečná ustanovení upravují podmínky ukončení platnosti Dohody (článek 21) a určují vstup v platnost Dohody (článek 22).

Příloha k Dohodě obsahuje volné vymezení linek mezi místy na území České republiky a místy na území Singapuru s možností provozu přes jakákoli mezilehlá místa nebo do jakýchkoli míst za územím státu druhé smluvní strany.

Činnosti spojené se závazky obsaženými v článku 3 odst. 2 a článku 7 odst. 8 Dohody zajišťuje Ministerstvo dopravy v souladu s § 71 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“). Konkrétní podmínky pro udělení, odmítnutí, odvolání, pozastavení nebo omezení provozních oprávnění nebo technických povolení jsou stanoveny zákonem o civilním letectví a Dohodou. V případě čl. 7 odst. 8 jsou podmínky pro výkon práva smluvní strany okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku druhé smluvní strany stanoveny v § 12 odst. 1 písm. c) zákona o civilním letectví a leteckými předpisy řady L (např. L1, L2, L6, L8), přičemž kontrolu letové způsobilosti vykonává v rámci výkonu státní správy v civilním letectví Úřad pro civilní letectví ČR na základě § 89 odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví. Úřad pro civilní letectví ČR také vykonává státní dozor nad technickým stavem letadel, postup pro tuto činnost je upraven v § 91a zákona o civilním letectví. Činnosti spojené s udělením, odmítnutím, odvoláním, pozastavením nebo omezením provozních oprávnění leteckého dopravce v souvislosti s čl. 3 odst. 2 a čl. 7 odst. 8 Dohody zabezpečuje Ministerstvo dopravy v souladu s § 71 zákona o civilním letectví. V případě, že nejsou splněny požadavky na provoz letadla zahraničního leteckého dopravce ve vzdušném prostoru ČR na základě zákonných ustanovení a dalších souvisejících předpisů uvedených výše, Ministerstvo dopravy rozhodne v souladu s podmínkami uloženými v provozním oprávnění, o jeho odvolání, pozastavení nebo omezení, podle závažnosti porušení předmětných právních

předpisů. Činnosti spojené s prováděním ustanovení článku 6 odst. 4 týkajícího ochrany civilního letectví před protiprávními činy jsou vykonávány v souladu s ustanoveními §§ 85 – 86b zákona o civilním letectví, nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví a leteckým předpisem L17, který vychází z Přílohy 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944). Uvedené činnosti zajišťuje Ministerstvo dopravy a Úřad pro civilní letectví. Ustanovení článku 7 odst. 1 Dohody je vnitrostátně prováděno v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o civilním letectví (např. §§ 8, 10, 11, 19, 19a), nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví a leteckými předpisy L1, L8 a L8/A vycházející z Příloh 1 a 8 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944), přičemž související činnosti jsou zajišťovány Úřadem pro civilní letectví. Daňová a celní osvobození uvedená v článku 8 odst. 1 jsou aplikována v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty (zejména § 68), zákona č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních (zejména § 36 a § 49), zákona ČNR č. 13/1993 Sb., celní zákon, nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní zákoník Společenství a nařízení EK (EHS) č. 2454/93, kterým se provádí nařízení č. 2913/92, přičemž činnosti vyplývající z provádění daných právním předpisů zajišťují příslušné daňové a celní orgány. Vyložení palubního vybavení, materiálu a zásob na území státu smluvní strany a jejich uložení pod celní dohled nebo kontrolu před jejich vývozem je stanoveno Dohodou v článku 8 odst. 3. Celní dohled a kontrola je upravena článkem 37 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní zákoník Společenství, podle něhož zboží podléhá celnímu dohledu od vstupu na celní území Společenství a může být podrobeno kontrole příslušnými orgány. Dále se na danou oblast vztahuje nařízení EK (EHS) č. 2454/93, kterým se provádí výše zmíněné nařízení, zákon ČNR č. 13/1993 Sb., celní zákon (zejména § 48, který upravuje vykonávání dohledu celními orgány) a zákon č. 185/2004 Sb., o Celní správě ČR, který v § 5, odst. 3 písm. a) stanovuje pravomoc celního úřadu provádět dohled a kontrolu. Uživatelské poplatky podle článku 9 odst. 1 Dohody jsou ukládány v souladu s doporučeními a postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a mezinárodními smlouvami, jimiž je ČR vázána. Podle § 98 zákona o civilním letectví Ministerstvo dopravy dohlíží na dodržování ustanovení mezinárodních smluv vztahujících se na stanovování cen za tyto služby. Provádění ustanovení článku 12 týkajícího se tarifů leteckých podniků probíhá v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby. Příslušné činnosti zajišťuje Ministerstvo dopravy. Poskytování statistických údajů podle článku 16 Dohody zajišťuje Ministerstvo dopravy. Činnosti související se získáváním a shromažďováním statistických údajů jsou vykonávány na základě Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944), konkrétně čl. 54 (i), čl. 55 (c) a čl. 67, a v souladu s doporučeními a postupy stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) např. Rezoluce Shromáždění ICAO A33-19.

Usnesením vlády České republiky ze dne 19. prosince 2007 č. 1443 vláda vyslovila souhlas se sjednáním Dohody a současně doporučila prezidentu republiky, aby ratifikoval podepsanou Dohodu po vyslovení souhlasu Parlamentem České republiky.

Dohoda byla podepsána dne 19. ledna 2009 v Praze. Za vládu České republiky Dohodu podepsal náměstek ministra dopravy Ing. Ivo Vykydal a za vládu Singapurské republiky generální ředitel a výkonný předseda Úřadu pro civilní letectví Singapuru pan Lim Kim Choon.

Text Dohody je v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu České republiky, se závazky vyplývajícími z členství České republiky v Evropské unii, se závazky převzatými v rámci jiných platných smluv a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Sjednání Dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu. Dnem vstupu Dohody v platnost bude v souvislosti s ukončením platnosti dosavadní Dohody mezi Československou socialistickou republikou a Republikou Singapur o leteckých službách mezi a za jejich územími (Singapur, 1971) ukončena také platnost příslušných ustanovení Dohody mezi Evropským společenstvím a vládou Singapurské republiky o některých aspektech leteckých služeb podle jejího článku 8.

Při sjednávání 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. Jednání o Dohodě a následně jeho výsledky byly taktéž oznámeny Evropské komisi v souladu s článkem 1 tohoto nařízení. Dohoda byla oznámena Evropské komisi po jejím podpisu v souladu s článkem 4 výše uvedeného nařízení.

S ohledem na čtyři úřední jazyky používané v Singapuru bude Dohoda sjednána pouze v anglickém jazyce, stejně jako stávající Dohoda o leteckých službách. Dohoda vstoupí v platnost třicátý den ode dne doručení pozdějšího z oznámení, kterými si smluvní strany navzájem písemně sdělí, že byly splněny jejich příslušné požadavky pro vstup Dohody v platnost.

Sjednání a provádění Dohody nebude mít dopad na výdaje státního rozpočtu. Uvedené činnosti budou zajišťovány především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které budou spolupracovat s MZV, MF, MV, MPSV a MPO. Administrativní a správní výdaje s tím spojené budou hrazeny z rozpočtů jednotlivých ministerstev a Úřadu pro civilní letectví.

Dohoda, přestože je po formální stránce sjednávána jako dohoda mezi vládou České republiky a vládou Singapurské republiky, má v České republice charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, neboť upravuje záležitosti podle čl. 49 písm. a) a e) Ústavy. Dvoustranné letecké dohody jsou celosvětově tradičně sjednávány mezi vládami jednotlivých států na základě doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO, avšak v ČR nyní spadají vzhledem k jejich obsahu do kategorie prezidentských smluv (v minulosti byly dvoustranné letecké dohody řazeny do kategorie vládních smluv). Princip sjednávání dvoustranných leteckých dohod mezi vládami jednotlivých států je široce aplikován členskými státy Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO bez ohledu na příslušné vnitrostátní schvalovací postupy v jednotlivých státech. 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, atd.). Dohoda se předkládá před ratifikací prezidentem republiky Parlamentu České republiky k vyslovení jeho souhlasu podle Ústavy České republiky.

Sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Singapurské republiky o letecké dopravě představuje jednu z možností, jak dále rozvíjet vzájemné vztahy. Na sjednání Dohody je také dopravní zájem. Jejím cílem je stanovení nového liberálního rámce v oblasti civilního letectví mezi oběma státy, který by měl přispět k navázání přímého

leteckého spojení v budoucím období. Sjednání Dohody je plně v souladu se snahou českého civilního letectví vytvořit z České republiky významný přestupní bod v oblasti střední a východní Evropy. Z tohoto důvodu bude sjednání Dohody pro rozvoj česko – singapurské bilaterální relace jednoznačně přínosné.

V Praze dne 9. března 2009

Ing. Mirek Topolánek, v.r.

Předseda vlády

DOHODA

mezi

vládou České republiky

a

vládou Singapurské republiky

o letecké dopravě

Vláda České republiky a vláda Singapurské republiky,

dále uváděné jako „smluvní strany“;

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944, a

vedeny přáním sjednat dohodu za účelem rozvíjení leteckých dopravních služeb mezi a za územími jejich států,

se dohodly takto:

Článek 1

(Definice)

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví sjednanou v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud takové přílohy a změny vstoupily v platnost pro státy obou smluvních stran;
- (b) výraz "letecké úřady" znamená v případě České republiky Ministerstvo dopravy, a v případě Singapurské republiky Ministr dopravy a Úřad pro civilní letectví Singapuru nebo, v obou případech, kteroukoli jinou osobu nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady;

- (c) výraz "určený letecký podnik" znamená každý letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně a který je podle článku 3 této dohody oprávněn provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách podle článku 2 této dohody;
- (d) výrazy "území", "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článcích 2 a 96 Úmluvy;
- (e) výraz "kapacita" ve vztahu k dohodnutým službám znamená rozsah služeb poskytovaný na základě dohody, obvykle stanovený počtem letů (frekvencí) nebo sedadel nebo tun zboží nabízeným na trhu (mezi dvěma místy nebo mezi dvěma státy) nebo na lince v daném denním, týdenním, sezónním či ročním období;
- (f) výraz "tarif" znamená ceny nebo poplatky, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek) a podmínky, za kterých se tyto ceny nebo poplatky používají, včetně provizí placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou;
- (g) výraz "Příloha" znamená Přílohu k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 18 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu;
- (h) výraz "členský stát Evropského společenství" znamená stát, který je smluvní stranou Smlouvy o založení Evropského společenství.

Článek 2

(Přepravní práva)

- (1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem zřízení a provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky (dále jen „dohodnuté služby“) na linkách stanovených v příslušné části Přílohy (dále jen „stanovené linky“).
- (2) Podle ustanovení této dohody určený letecký podnik nebo letecké podniky každé smluvní strany požívají při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách následující práva:
 - (a) právo létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany;
 - (b) právo přistávat na území státu druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní;

- (c) právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze cestujících, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany;
 - (d) právo nakládat a vykládat na územích třetích států v místech stanovených v Příloze cestujících, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené nebo pocházející z míst na území státu druhé smluvní strany, stanovených v Příloze; a
 - (e) práva jinak stanovená v této dohodě.
- (3) Kromě práv uvedených výše může každý určený letecký podnik při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách, při jakémkoli nebo všech letech, podle svého uvážení:
- (a) provozovat lety v jednom nebo obou směrech;
 - (b) kombinovat různá čísla letů během nasazení jednoho letadla;
 - (c) nalétávat na linkách mezilehlá místa a místa za, jakož i místa na území států smluvních stran v jakékoli kombinaci a jakémkoli pořadí;
 - (d) vynechat přistání v jakémkoli místě nebo místech včetně míst na území státu smluvní strany, která určila letecký podnik;
 - (e) přeložit přepravu z jakéhokoli ze svých letadel na jakákoli jiná svá letadla v jakémkoli místě na linkách; a
 - (f) nalétávat místa před jakýmkoli místem na území svého státu s nebo beze změny letadla nebo čísla letu a vyhlášovat a propagovat takové služby pro veřejnost jako přímé lety
- bez směrového nebo zeměpisného omezení a bez ztráty jakéhokoli přepravního práva jinak povoleného podle této dohody.
- (4) 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.
- (5) V tomto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určenému leteckému podniku nebo podnikům jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestujících, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek za úplaty nebo nájemné s určením pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.

Článek 3

(Určení a provozní oprávnění)

- (1) Každá smluvní strana má právo určit letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb 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 odstavce (3) a (4) tohoto článku, určenému leteckému podniku druhé smluvní strany potřebná provozní oprávnění.
- (3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad uplatňuje na provoz mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
- (4) Letecký úřad každé smluvní strany má právo odmítnout přijmout určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění uvedené v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli smluvní strana nemá důkaz, že:
 - (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou -
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle Smlouvy o založení Evropského společenství a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropského společenství;
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropského společenství 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 Evropského společenství, který mu udělil platnou provozní licenci; a
 - (iv) je tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a skutečně kontrolován členským státem (členskými státy) Evropského společenství nebo státními příslušníky členského státu (členských států) Evropského společenství nebo jiným státem (státy) uvedeným v Příloze nebo státními příslušníky tohoto jiného státu (států);
 - (b) v případě leteckého podniku určeného Singapurskou republikou -

- (i) má tento letecký podnik platnou provozní licenci a osvědčení leteckého dopravce vydané Singapurskou republikou a skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Singapurskou republikou; a
 - (ii) má tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Singapurské republiky.
- (5) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může v plném nebo částečném rozsahu provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody.

Článek 4

(Odvolání a pozastavení provozního oprávnění)

- (1) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určenému leteckému podniku druhé smluvní strany nebo uložit pro využívání těchto práv, dočasně nebo trvale, podmínky, které považuje za nezbytné, jestliže:
- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou -
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle Smlouvy o založení Evropského společenství nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropského společenství; nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropského společenství odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad; nebo
 - (iii) nemá tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území členského státu Evropského společenství, který mu udělil platnou provozní licenci; nebo
 - (iv) není tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a skutečně kontrolován členským státem (členskými státy) Evropského společenství nebo státními příslušníky členského státu (členských států) Evropského společenství nebo jiným státem (státy) uvedeným v Příloze nebo státními příslušníky tohoto jiného státu (států); nebo
 - (v) lze prokázat, že vykonáváním přepravních práv na základě této dohody na lince, která zahrnuje místo v jiném členském státě Evropského společenství, včetně provozování dopravní služby, která je uváděna na trh jako přímá

dopravní služba nebo jinak představuje přímou dopravní službu, by letecký podnik ve skutečnosti obcházel omezení přepravních práv uložená dohodou mezi Singapurskou republikou a tímto jiným členským státem Evropského společenství; nebo

(vi) je letecký dopravce držitelem osvědčení leteckého dopravce vydaného členským státem Evropského společenství a mezi Singapurskou republikou a uvedeným členským státem Evropského společenství není uzavřena žádná dvoustranná dohoda o leteckých službách a lze prokázat, že nezbytná přepravní práva pro výkon zamýšleného provozu nejsou k dispozici určenému leteckému podniku (podnikům) Singapurské republiky na základě vzájemnosti;

(b) v případě leteckého podniku určeného Singapurskou republikou -

(i) nemá tento letecký podnik platnou provozní licenci nebo osvědčení leteckého dopravce vydané Singapurskou republikou nebo skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Singapurskou republikou; nebo

(ii) nemá tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Singapurské republiky;

(c) letecký podnik neprokáže leteckému úřadu smluvní strany, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s Úmluvou tento úřad uplatňuje; nebo

(d) letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.

(2) Pokud není nutné provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, práva uvedená v odstavci (1) tohoto článku se uplatní pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud není leteckými úřady dohodnuto jinak, budou tyto konzultace mezi leteckými úřady obou smluvních stran zahájeny do šedesáti (60) dnů od data požadavku učiněného kterýmkoli leteckým úřadem.

Článek 5

(Uplatňování zákonů, předpisů a postupů)

(1) Při vstupu, pobytu a výstupu z území státu jedné smluvní strany musí být určenými leteckými podniky druhé smluvní strany dodržovány zákony, předpisy a postupy platné na území státu této smluvní strany, vztahující se na provoz a navigaci letadel.

- (2) Zákony, předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, karanténních, zdravotních a veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky dopravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území státu první smluvní strany.
- (3) Při uplatňování celních, přistěhovaleckých, karanténních a podobných předpisů nedává žádná smluvní strana přednost svým vlastním nebo kterýmkoli jiným leteckým podnikům před určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

Článek 6

(Ochrana letectví)

- (1) Smluvní strany si navzájem znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy, tvoří nedílnou součást této dohody.
- (2) Bez omezení obecné platnosti svých práv a povinností podle mezinárodního práva, jednají smluvní strany zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, Úmluvy o značkování plastických tržavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991 a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu letectví, která je závazná pro státy obou smluvních stran.
- (3) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiných nezákonných činů proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (4) Smluvní strany jednají ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči státům smluvních stran; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na území států smluvních stran nebo v případě České republiky

provozovatelé letadel zřízení na jejím území podle Smlouvy o založení Evropského společenství a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropského společenství a provozovatelé letišť na území jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.

- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území státu druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropského společenství v případě České republiky.
- (6) Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu se účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování a 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 nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
- (9) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do jednoho (1) měsíce od data takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím lhůty (1) měsíce. Jakékoli opatření učiněné v souladu s tímto odstavcem se zruší jakmile druhá smluvní strana splní ustanovení tohoto článku.

Článek 7

(Bezpečnost letectví)

- (1) Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy státu jedné smluvní strany, včetně práva Evropského společenství v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že požadavky, za kterých byly tyto osvědčení a průkazy vydané

nebo potvrzené za platné, alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální normy, stanovené podle Úmluvy.

- (2) Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad územím svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou nebo jiným státem.
- (3) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v jakékoli oblasti vztahující se na letecká zařízení, posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne požádání.
- (4) Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudržuje a nevykonává bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů, nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.
- (5) Nehledě na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem nebo leteckými podniky jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na nebo z území státu jiné smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobeno inspekci oprávněnými zástupci státu druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „inspekce na stojánce“), za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.
- (6) Jestliže jakákoli inspekce na stojánce nebo série inspekcí na stojánce povede:
 - (a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou, nebo
 - (b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a vykonávány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,

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

- (7) V případě, že přístup k provedení inspekce letadla na stojánce, provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (5) tohoto článku, je odepřen zástupcem tohoto leteckého podniku nebo leteckých podniků, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (6) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.
- (8) Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě inspekce na stojánce, série inspekcí na stojánce, odepření přístupu k inspekci na stojánce, konzultací nebo jiných zjištění, že okamžitá opatření jsou nezbytná pro bezpečný provoz leteckého podniku.
- (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 regulatorní kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropského společenství, práva druhé smluvní strany daná tímto článkem se použijí stejným způsobem na přijetí, vykonávání a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropského společenství a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

Článek 8

(Celní ustanovení, cla a daně)

- (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 alkoholu, tabáku, nápojů a jiných výrobků určených v omezeném množství k prodeji cestujícím za letu v závislosti na právních předpisech každé smluvní strany) a jiné věci, které jsou určeny k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany provozujícího dohodnuté služby, stejně tak jako tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky společnosti a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.
- (2) Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na položky uvedené v odstavci (1) tohoto článku:

- (a) dovezené na území státu jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem;
 - (b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany od příletu až do odletu z území státu druhé smluvní strany;
 - (c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany a určené k použití při provozu dohodnutých služeb;
- a to bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovávány zcela nebo zčásti na území státu smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nebudou zcizovány na území státu této smluvní strany.
- (3) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál a zásoby obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.
- (4) Osvobození poskytnutá tímto článkem pokud jde o spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů a obvyklé palubní vybavení se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany vstoupí v ujednání s jinými leteckými podniky o zápůjčce nebo přenechání na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že takové jiné letecké podniky požívají stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové zápůjčky a přenechání budou oznámeny leteckým podnikem příslušným celním úřadům.

Článek 9

(Užívání letišť a leteckých zařízení)

- (1) Poplatky uložené na území státu jedné smluvní strany určenému leteckému podniku druhé smluvní strany za použití letišť, leteckých navigačních a jiných zařízení nemohou být vyšší než poplatky ukládané jakémukoli jinému letadlu téže kategorie vykonávajícímu podobné mezinárodní letecké dopravní služby.
- (2) Žádná smluvní strana neposkytne výhody svému vlastnímu nebo jinému leteckému podniku před leteckým podnikem druhé smluvní strany, konajícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby, při užívání letišť, letových cest, letových provozních služeb a s nimi souvisejících zařízení nacházejících se pod její kontrolou.
- (3) Každá smluvní strana podporuje konzultace o uživatelských poplatcích mezi svými k vyměřování poplatků oprávněnými orgány a leteckými podniky používajícími služby a zařízení provozovaná těmito orgány vyměřujícími poplatky, kdykoli to bude praktické

učiní tak prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Jakékoli návrhy na změny těchto poplatků by měly být předány leteckým podnikům v přiměřené lhůtě, aby měly možnost vyjádřit své stanovisko dříve, než budou změny uskutečnány. Každá smluvní strana dále podporuje výměnu vhodných informací o uživatelských poplatcích mezi svými k vyměřování poplatků oprávněnými orgány a leteckými podniky.

Článek 10

(Tranzit)

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

Článek 11

(Prodej služeb a převod finančních prostředků)

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

Článek 12

(Tarify)

- (1) Každá smluvní strana umožní každému leteckému podniku volné stanovování tarifů pro letecké dopravní služby.
- (2) Každá smluvní strana může požadovat oznámení nebo registraci jakéhokoli tarifu účtovaného určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky za dopravní služby provozované podle této dohody. Informace se předkládají bez prodlení leteckému úřadu smluvní strany, která požaduje takové informace.
- (3) Tarify účtované leteckými podniky určenými Singapurskou republikou pro přepravu zcela v rámci Evropského společenství podléhají právu Evropského společenství, které se použije nediskriminačním způsobem.

Článek 13

(Řádná hospodářská soutěž)

- (1) Určené letecké podniky každé smluvní strany mají řádnou a rovnou příležitost k provozování leteckých dopravních služeb na jakékoli lince stanovené v Příloze k této dohodě.
- (2) Každá smluvní strana umožní každému určenému leteckému podniku stanovit si frekvence a kapacity mezinárodní letecké dopravy, které tento nabídne. V souladu s tímto právem nebude žádná smluvní strana jednostranně omezovat objem přepravy, frekvence nebo pravidelnost dopravní služby, nebo typ či typy letadel provozovaných určenými leteckými podniky druhé smluvní strany, vyjma případů, kdy to může být vyžadováno z důvodů celních, technických, provozních nebo týkajících se životního prostředí za jednotných podmínek odpovídajících článku 15 Úmluvy.
- (3) Žádná smluvní strana nezavede vůči leteckým podnikům druhé smluvní strany požadavek na předkupní právo, přepravní kvóty, odměnu za vydání souhlasu nebo jakýkoli jiný požadavek vztahující se ke kapacitě, frekvencím nebo přepravě, který by byl neslučitelný s cíli této dohody.
- (4) Každá smluvní strana může požadovat předkládání letových řádů, programů pro nepravidelné lety nebo provozních plánů určenými leteckými podniky druhé smluvní strany za účelem zjištění dodržování stejných podmínek předvídaných v tomto článku a pro informační účely. Informace se předkládají bez prodlení leteckému úřadu smluvní strany, která požaduje takové informace. Pokud smluvní strana požaduje předkládání pro informační účely, minimalizuje administrativní zátěž související s požadavky

na předkládání a procedurální postupy pro zprostředkovatele letecké dopravy a pro určené letecké podniky druhé smluvní strany.

Článek 14

(Společné označování linek)

- (1) Při provozování nebo nabízení k prodeji leteckých dopravních služeb na stanovených linkách může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany vstoupit do ujednání o společném označování linek (code-sharing) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:
 - (a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli smluvní strany;
 - (b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany.
- (2) Výše uvedená ustanovení však podléhají podmínce, že všechny letecké podniky takových ujednání:
 - (a) mají příslušná přepravní práva a splňují ustanovení této dohody,
 - (b) splňují požadavky uplatňované na taková ujednání leteckými úřady obou smluvních stran,
 - (c) poskytují uživatelům odpovídající informace o těchto ujednáních o společném označování linek a o vyblokování prostoru.
- (3) Může být požadováno, aby letecké podniky užívající společné označení předložily návrh ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru leteckému úřadu každé smluvní strany před jejich zavedením.

Článek 15

(Zastoupení leteckého podniku)

- (1) Určený letecký podnik jedné smluvní strany má povoleno na základě reciprocity vyslat a udržovat na území státu druhé smluvní strany svého zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.
- (2) Zástupce a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území státu druhé smluvní strany.
- (3) Určené letecké podniky obou smluvních stran mají podle zákonů a předpisů platných na území příslušného státu právo zřizovat na území státu druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.

Článek 16

(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 určeným leteckým podnikem na linkách stanovených v této dohodě v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb.

Článek 17

(Konzultace)

- (1) Letecké úřady obou smluvních stran budou v duchu úzké spolupráce občas ve spojení, které se může uskutečnit jednáním nebo písemně, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech záležitostech ovlivňujících provádění této dohody.
- (2) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace k jakémukoli problému, týkajícímu se této dohody. Tyto konzultace budou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů od data doručení žádosti druhou smluvní stranou, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

Článek 18

(Změny)

- (1) Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, vstoupí tato změna, jestliže je dohodnuta mezi smluvními stranami, v platnost třicátý (30) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót potvrzujících splnění ústavně předepsaných formalit pro schválení této změny.
- (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 státy obou smluvních stran.

Článek 19

(Řešení sporů)

- (1) V případě sporu, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynasnaží letecké úřady smluvních stran vyřešit jednáním.
- (2) Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, bude spor řešen jednáním smluvních stran.

- (3) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou jej postoupit takové osobě nebo orgánu, na kterém se shodnou, k poradnímu posudku nebo k vydání závazného rozhodnutí podle toho, jak se smluvní strany dohodnou, nebo jej, na základě žádosti kterékoli smluvní strany, předloží k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců.
- (4) Tento rozhodčí soud se ustavuje následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tito dva členové se poté dohodnou a jmenují státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Členové budou jmenováni do dvou (2) měsíců a předseda do tří (3) měsíců od data, ke kterému kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.
- (5) Nebudou-li lhůty stanovené v odstavci (4) tohoto článku dodrženy, může kterákoli smluvní strana, nebude-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby učinil nezbytná jmenování. Je-li prezident státním příslušníkem státu některé ze smluvních stran nebo cokoliv mu jinak brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování nejvýše postavený viceprezident ICAO, který není nezpůsobilý z tohoto důvodu.
- (6) Rozhodčí soud dosáhne svých rozhodnutí většinou hlasů. Jeho rozhodnutí jsou závazná pro smluvní strany. Každá smluvní strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako své zastoupení při rozhodčím řízení; náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady ponese smluvní strany rovným dílem. Ve všech ostatních záležitostech rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

Článek 20

(Registrace)

Tato dohoda a jakékoli její následné změny budou registrovány příslušným úřadem u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 21

(Ukončení platnosti)

Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení bude zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení oznámení druhé smluvní straně, nebude-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět se souhlasem druhé smluvní strany. V případě, že chybí potvrzení o přijetí druhou smluvní stranou, je oznámení považováno

za doručení čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

Článek 22

(Vstup v platnost)

- (1) Každá smluvní strana oznámí druhé smluvní straně diplomatickou nótou, že ústavně předepsané formality pro schválení této dohody byly v jejím státě splněny. Tato dohoda vstoupí v platnost třicátý (30) den ode dne doručení pozdějšího z těchto dvou oznámení.
- (2) Jakmile vstoupí tato dohoda v platnost, pozbude ve vztazích mezi Českou republikou a Singapurskou republikou platnosti Dohoda mezi Československou socialistickou republikou a Republikou Singapur o leteckých službách mezi a za jejich územími, podepsaná dne 7. září 1971 v Singapuru, včetně jejích změn.

Dáno v Praze dne devatenáctého ledna 2009 ve dvou původních vyhotoveních v anglickém jazyce.

**Za vládu
České republiky**

IVO VYKYDAL
náměstek ministra dopravy

**Za vládu
Singapurské republiky**

LIM KIM CHOON
generální ředitel a výkonný
předseda
Úřad pro civilní letectví
Singapuru

Příloha

Oddíl I

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky České republiky:

místa v České republice	mezilehlá místa	místa v Singapurské republice	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa

Oddíl II

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky Singapurské republiky:

místa v Singapurské republice	mezilehlá místa	místa v České republice	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa

Poznámky:

1. V této dohodě musí být odkazy na státní příslušníky České republiky chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropského společenství. V této dohodě musí být odkazy na letecké podniky České republiky chápány jako odkazy na letecké podniky určené Českou republikou.
2. Seznam jiných států, na které se odkazuje v článku 3(4)(a)(iv) a 4(1)(a)(iv) této dohody
 - (a) Islandská republika (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)
 - (b) Lichtenštejnské knížectví (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)
 - (c) Norské království (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)
 - (d) Švýcarská konfederace (v rámci Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě)

AIR TRANSPORT AGREEMENT

between

the Government of the Czech Republic

and

the Government of the Republic of Singapore

The Government of the Czech Republic and the Government of the Republic of Singapore, hereinafter referred to as Contracting Parties;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

(Definitions)

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

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Article 90 and 94 insofar as such Annexes and amendments have become effective for 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 Singapore, the Minister for Transport and the Civil Aviation Authority of Singapore, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;
- (c) the term "designated airline" means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the routes specified in conformity with Article 2 of this Agreement;
- (d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) the term "capacity" in relation to agreed services is the amount of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in market (city pair, or country to country) or on a route during the specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (f) the term "tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remuneration and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;
- (g) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;
- (h) the term "European Community Member State" means a State that is a contracting party to the Treaty establishing the European Community.

Article 2

(Traffic Rights)

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating international air services by a designated airline or airlines (hereinafter called "agreed services")

over the routes specified in the appropriate section of the Annex (hereinafter called "specified routes").

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline or 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;
- (c) the right to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the first Contracting Party;
- (d) the right to embark and disembark in the territory of the third countries at the points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex; and
- (e) the rights otherwise specified in this Agreement.

(3) While operating an agreed service on a specified route, each designated airline of the Contracting Parties, may, in addition to the rights specified above, on any or all flights and at the option of each airline:

- (a) operate flights in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- (d) omit stops at any point or points, including points within the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- (f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

- (4) 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.
- (5) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

(Designation and Operating Authorization)

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
- (2) The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
 - (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic -
 - (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law;
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air

Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation;

(iii) the airline has its principal place of business in the territory of the European Community Member State from which it has received the valid operating license; and

(iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by European Community Member State(s) and/or nationals of European Community Member State(s), and/or by other state(s) listed in the Annex and/or nationals of such other state(s);

(b) in the case of an airline designated by the Republic of Singapore -

(i) the airline has a valid Operating Licence and Air Operator's Certificate issued by the Republic of Singapore and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Singapore; and

(ii) the airline has its principal place of business in the territory of the Republic of Singapore.

(5) When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

(Revocation and Suspension of Operating Authorization)

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:

(a) in the case of an airline designated by the Czech Republic -

(i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for

issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authorities are not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the European Community Member State from which it has received the valid operating license; or

(iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and is not effectively controlled by European Community Member State(s) and/or nationals of European Community Member State(s), and/or by other state(s) listed in the Annex and/or nationals of such other state(s); or

(v) it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another European Community Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, the airline would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by an agreement between the Republic of Singapore and that other European Community Member State; or

(vi) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by an European Community Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Singapore and that European Community Member State and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated airline(s) of the Republic of Singapore;

(b) in the case of an airline designated by the Republic of Singapore -

(i) the airline does not have a valid Operating Licence or Air Operator's Certificate issued by the Republic of Singapore or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Singapore; or

(ii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the Republic of Singapore;

(c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention; or

(d) an airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed by this Agreement.

- (2) Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either aeronautical authorities.

Article 5

(Application of Laws, Regulations and Procedures)

- (1) While entering, being within or leaving the territory of one Contracting Party, laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied by the other Contracting Party's designated 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, or cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.
- (3) In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated 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 September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on March 1, 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 territory of the Contracting Parties or, in the case of the Czech Republic operators of aircraft who are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law and the operators of airports in their territory 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 Community law.
- (6) Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.
- (7) Each Contracting Party shall also give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
- (8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each

other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

- (9) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a period of one (1) month. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

Article 7

(Aviation Safety)

- (1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including, in the case of the Czech Republic, European Community 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 the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid 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 licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or by the other State.
- (3) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
- (4) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take

appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

(5) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under the lease agreement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(6) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention, or
- (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

(7) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (5) above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (6) above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

(8) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline 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) above 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 Community 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 Community Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 8

(Customs Provisions, Duties and Taxes)

(1) Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight, subject to the laws of each Contracting Party) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.

(2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and
- (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

- (3) The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- (4) The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party. Such loans and transfers shall be announced by the airline to the respective customs authorities.

Article 9

(Use of Airports and Aviation Facilities)

- (1) The charges imposed in the territory of one Contracting Party on a designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar international air services.
- (2) In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airlines to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such airlines to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 10

(Transit)

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

Article 11

(Sale of Services and Transfer of Funds)

- (1) Subject to appropriate commercial registration in accordance with respective laws and regulations in force in the territory of the first Contracting Party, the designated airline or airlines 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 prevailing foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the prevailing foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
- (3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 12

(Tariffs)

- (1) Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established freely by each designated airline.

- (2) Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by the designated airline or airlines for services operated under this Agreement. The information shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Party requesting such information without delay.
- (3) The tariffs to be charged by the airlines designated by the Republic of Singapore for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community Law, which shall be applied on a non-discriminatory basis.

Article 13

(Fair Competition)

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
- (2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
- (3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
- (4) Each Contracting Party may require the filing of schedules, programs for non-scheduled flights, or operational plans by the designated airlines of the other Contracting Party for assessment of compliance with the uniform conditions foreseen in this Article and for information purposes. The information shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Party requesting such information without delay. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens of such filing requirements and procedures on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

Article 14

(Code-sharing)

- (1) In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:
 - (a) an airline or airlines of either Contracting Party;
 - (b) an airline or airlines of a third Party.
- (2) The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
 - (a) hold the underlying traffic rights and meet the provisions of this Agreement,
 - (b) meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and
 - (c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.
- (3) The code-sharing airlines may be required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of each Contracting Party before its introduction.

Article 15

(Airline Representation)

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

Article 16

(Provision of Information)

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

Article 17

(Consultations)

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

Article 18

(Amendments)

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed between the Contracting Parties, shall come into force on the thirtieth (30) day after delivery of the latter of diplomatic notes confirming that the formalities constitutionally required for approval of this amendment have been complied with.
- (2) In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 19

(Settlement of Disputes)

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

Article 20

(Registration)

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

Article 21

(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 by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn with a consent of the other Contracting Party before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of delivery by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the delivery of the notice to the International Civil Aviation Organization.

Article 22

(Entry into force)

- (1) Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party by diplomatic note that the formalities constitutionally required in their respective country for approval of this Agreement have been complied with. This Agreement shall enter into force on the thirtieth (30) day after delivery of the latter of these two notifications.
- (2) As soon as this Agreement enters into force, the Agreement between the Czechoslovak Socialist Republic and the Republic of Singapore for Air Services between and beyond their Respective Territories, signed on 7 September 1971 in Singapore, as amended, shall be terminated in respect of the Czech Republic and the Republic of Singapore.

Done at Prague on the nineteenth day of January 2009 in two originals in the English language.

**For the Government
of the Czech Republic**


MR IVO VYKYDAL

Deputy Minister of Transport

**For the Government
of the Republic of Singapore**


MR LIM KIM CHOON

**Director-General & Chief
Executive Officer**

**Civil Aviation Authority of
Singapore**

Annex

Section I

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

points in the Czech Republic	intermediate points	points in the Republic of Singapore	beyond points
any points	any points	any points	any points

Section II

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

points in the Republic of Singapore	intermediate points	points in the Czech Republic	beyond points
any points	any points	any points	any points

Notes:

1. References in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Community Member States. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.
2. List of other states' referred to in Articles 3(4)(a)(iv) and 4(1)(a)(iv) of this Agreement
 - (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
 - (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
 - (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
 - (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).