



SENÁT

PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

14. funkční období

214

Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací
Dohoda mezi Českou republikou a Brazílskou
federativní republikou o leteckých službách,
podepsaná v Rijádu dne 5. prosince 2023



2024

Návrh usnesení

**SENÁTU PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu,
kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací
Dohoda mezi Českou republikou a Brazílskou federativní republikou
o leteckých službách, podepsaná v Rijádu dne 5. prosince 2023

Senát Parlamentu České republiky
dává s o u h l a s

k ratifikaci Dohody mezi Českou republikou a Brazílskou federativní republikou
o leteckých službách, podepsané v Rijádu dne 5. prosince 2023

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY

k návrhu na ratifikaci Dohody mezi Českou republikou a Brazílskou federativní republikou o leteckých službách

Brazílská federativní republika (dále také „Brazílie“) je největším státem Latinské Ameriky. Jedná se o federaci složenou z 26 států a 1 federálního území s celkovou rozlohou přes 1,5 milionu km² (největší v Jižní Americe, šestá největší na světě). Populace čítá přibližně 218 milionů obyvatel (2023), převážně katolického a protestantského vyznání. Hlavním městem je Brasília v centrální části země. Úředním jazykem je portugalština.

Brazílie získala nezávislost v roce 1822 po předchozím portugalském koloniálním období. V posledních desetiletích rostla zemědělská produkce (např. export kávy) i průmysl. Brazílie je přední jihoamerickou ekonomikou se silným domácím trhem i globálními ambicemi, což se projevilo např. uspořádáním světového fotbalového šampionátu FIFA v roce 2014 a letních olympijských her v roce 2016. Následně se však země potýkala s ekonomickými problémy, vysokou nezaměstnaností a inflací, v posledních letech bylo navíc vše ovlivněno pandemií COVID-19. Je otázkou, v jaké míře budou realizovány předchozí plány na otevření ekonomiky, privatizaci či reformu daňového systému. Po poklesu HDP v roce 2020 o 4,3 % byl nicméně zaznamenán opětovný růst v roce 2021 o 4,8 %. Brazílie je v rámci Jižní Ameriky členem sdružení volného obchodu Mercosur, které vyjednávalo s Evropskou unií (EU) Asociační dohodu (v roce 2019 dosaženo politické shody, dosud nepodepsána). Ta by mohla v budoucnu usnadnit vzájemný obchod. V oblasti zahraničního obchodu poklesl v roce 2020 vývoz i dovoz do Brazílie vlivem pandemie nemoci COVID-19, a to nejen ve vztazích s členskými státy EU. Pokud jde o obchodní vztahy s ČR, pokles ve vývozu do Brazílie byl v témže roce o 10,9 % (lepší než průměr EU) a pokles v dovozu do ČR o 21,8 %. Zatímco dovoz z Brazílie do ČR zůstal v roce 2021 na stejných číslech, export z ČR do Brazílie se zvýšil o 19,7 % na 8,8 mld. CZK a v roce 2022 činila hodnota exportu zboží opět přes 8 mld. CZK.

Diplomatické vztahy mezi ČR a Brazílií jsou zajišťovány prostřednictvím Velvyslanectví České republiky v Brasílii, včetně Honorárních konzulátů v dalších osmi brazilských městech. Zastupitelským úřadem Brazílie s působností pro ČR je Velvyslanectví Brazílské federativní republiky v Praze. Smluvní základna mezi ČR a Brazílií je široká. V poslední době byla např. dne 9. prosince 2020 podepsána Smlouva o sociálním zabezpečení mezi Českou republikou a Brazílskou federativní republikou (dosud nevstoupila v platnost).

Pro mezinárodní obchodní leteckou dopravu se využívají zejména letiště Sao Paulo Guarulhos a Rio de Janeiro International, ze kterých provozuje pravidelné lety mezi Brazílií a Evropou místní LATAM Airlines Brasil i významní evropští dopravci. LATAM Airlines Brasil je součástí holdingu LATAM Airlines Group, vytvořeného spojením leteckých dopravců TAM (Brazílie) a LAN (Chile). Od roku 2020 působil dopravce v souvislosti s krizí v režimu bankrotu, nicméně provoz přerušen nebyl a v roce 2022 byl přijat a schválen restrukturalizační plán a holding v současné době funguje opět v běžném režimu. LATAM Airlines aktuálně provozují kromě Brazílie a Chile letecké dopravce také v Ekvádoru, Kolumbii a Peru. Dopravci využívají letadla Airbus a Boeing na střední a dálkové tratě, včetně nejnovějších A350 a B787. Dalšími významnými regionálními dopravci v Brazílii jsou GOL Linhas Aéreas a Azul Linhas Aéreas Brasileiras. Všichni tři výše zmínění dopravci mají v Brazílii tržní podíl více než 90 %. V roce 2021 bylo na brazilském trhu přepraveno přibližně o 20 % cestujících víc oproti roku 2020, v roce 2022 se už jednalo o přibližně 82 % přepravených cestujících ve srovnání s rokem 2019.

Vzhledem k velikosti a významu brazilského přepravního trhu projevila česká strana zájem na úpravě vzájemných vztahů v této oblasti již v roce 2010. Poté však byly přípravy na zahájení jednání s Brazílií přerušeny z důvodu žádosti Evropské komise o udělení tzv. mandátu pro zahájení vyjednávání o tzv. jednotné (komplexní) letecké dohodě EU – Brazílie, která by upravovala celkové vztahy v obchodní letecké dopravě podobně jako dvoustranné letecké dohody mezi jednotlivými členskými státy EU a Brazílií. Brazilská strana odmítla v roce 2011 jednotnou leteckou dohodu EU – Brazílie podepsat a požádala o nové jednání o vybraných ustanoveních textu dohody. Obnovené jednání mezi EU a Brazílií bylo nicméně v roce 2018 ukončeno z důvodu nenalezení vhodného kompromisu v několika oblastech. Jednalo se zejména o stupňující se požadavky brazilské strany v otázce 5. svobod vzduchu, což bylo pro některé členské státy EU neakceptovatelné. Evropská komise tak aktuálně považuje jednání na úrovni EU za neaktivní a umožňuje členským státům EU sjednání vlastních dvoustranných leteckých dohod s Brazílií.

ČR využila této příležitosti a v prosinci 2018 uskutečnila mezi leteckými úřady obou zemí sondážní jednání o možnosti sjednat dvoustrannou leteckou dohodu, která by upravila vzájemné vztahy v oblasti civilního letectví. Obě strany souhlasily s dalšími přípravnými kroky ke sjednání takové dohody v blízké době. Jednání následně probíhala písemnou formou a jednalo se na základě v té době aktuálního brazilského vzorového textu letecké dohody. Ten je strukturou i jednotlivými ustanoveními podobný českému vzorovému textu letecké dohody. Následně se podařilo během přímého jednání leteckých úřadů v prosinci 2021 v rámci mezinárodní akce ICAN 2021 (ICAO Air Services Negotiation Event) finalizovat text letecké dohody na expertní úrovni. Výsledkem je předkládaný text „Dohody mezi Českou republikou a Brazilskou federativní republikou o leteckých službách“ (dále jen „Dohoda“).

Vláda ČR souhlasila se sjednáním Dohody svým usnesením ze dne 14. července 2022 č. 610. Dohoda byla následně podepsána v rámci mezinárodní akce ICAN 2023 v Rijádu dne 5. prosince 2023. Dohodu za ČR podepsal Ing. Marek Škrna Ph.D., zástupce ředitele Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy, za Brazílii Sérgio Eugênio de Rios Bath, mimořádný a zplnomocněný velvyslanec Brazilské federativní republiky v Království Saúdské Arábie. Dohoda vytváří právní rámec pro výkon letecké dopravy mezi stranami (např. rozsah přepravních práv, možný počet dopravců na linkách, obchodní možnosti, řešení sporů apod.) a měla by poskytovat dostatečnou míru flexibility pro letecké dopravce obou stran při současném zachování důležitých ustanovení, např. o provozní bezpečnosti či ochraně letectví před protiprávními činy.

Dohodu tvoří preambule, 28 článků a příloha s následujícím obsahovým vymezením:

Článek 1 obsahuje definice výrazů důležitých pro aplikaci Dohody.

Článek 2 vymezuje základní přepravní práva k provádění mezinárodní obchodní letecké dopravy, která si strany vzájemně vyměnily. Jedná se o právo přeletu přes území druhé strany (1. svoboda vzduchu), právo přistání na území druhé strany pro neobchodní účely, např. technické mezipřistání (2. svoboda vzduchu), právo nakládat a vykládat na území druhé strany v místech stanovených v příloze cestující, zavazadla, zboží nebo poštovní zásilky určené do nebo pocházející z míst na území první strany (3. a 4. svoboda vzduchu) a právo nakládat a vykládat na území jiných států v místech stanovených v příloze cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky určené do nebo pocházející z míst na území druhé strany (5. svoboda vzduchu a 7. svoboda vzduchu pro nákladní letecké služby) – viz příloha k Dohodě. Stejně tak je zde uvedeno, že nic v Dohodě nemůže být považováno za udělení práva na kabotáž (obchodní přepravu mezi místy na území jedné strany).

Článek 3 obsahuje právo každé strany písemně diplomatickou cestou určit (designovat) letecké podniky, které budou provozovat dohodnuté služby na stanovených

linkách podle Dohody, a podmínky, za kterých druhá strana udělí takto určeným podnikům provozní oprávnění. Jedná o tzv. povinné unijní ustanovení, které se běžně vkládá do dvoustranných leteckých dohod za účelem jejich souladu s právem EU.

Článek 4 uvádí podmínky, za kterých je možné výše uvedená provozní oprávnění neudělit, odvolat či omezit. Zde je opět vloženo tzv. povinné unijní ustanovení.

Článek 5 je o uplatňování práva na území každé strany, pokud jde o provoz a navigaci letadla určeného druhou stranou a také v oblastech upravujících vstup, pobyt, tranzit a výstup cestujících, posádek, příp. nákladu a vykládku zboží nebo poštovních zásilek na územích stran. Odst. 4 obsahuje úpravu přímého tranzitu na letištích obou stran ve verzi, která obsahově odpovídá článku 10 aktuálního českého vzorového textu letecké dohody.

Článek 6 stanovuje pravidla pro uznávání osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a jiných průkazů leteckému personálu v souvislosti s provozem letadla na území druhé strany.

Článek 7 se týká bezpečnosti letectví z pohledu technického a provozního (safety). Každá strana může kdykoli požádat o konzultace v oblasti safety a provést tzv. inspekci na stojance u letadla druhé strany, pokud se nachází na území první strany. Dále je upraven postup v případě nedodržování minimálních bezpečnostních norem stanovených Úmluvou o mezinárodním civilním letectví druhou stranou.

Článek 8 upravuje oblast bezpečnosti ve smyslu ochrany letectví před protiprávními činy (security). Strany si potvrzují závazek chránit bezpečnost civilního letectví v souladu s platnými mezinárodními smlouvami v této oblasti. Článek obsahuje ustanovení o spolupráci a asistenci stran v souvislosti s protiprávními činy v oblasti civilního letectví.

Článek 9 se týká spravedlivého a přiměřeného stanovování uživatelských poplatků za použití letištní infrastruktury a zařízení, leteckých a navigačních zařízení a dalších služeb uvedených v tomto článku. Jsou zde také uvedeny principy pro konzultace při stanovování těchto poplatků.

Článek 10 stanovuje pravidla pro osvobození určených leteckých podniků druhé strany, resp. letadel, pohonných hmot, mazadel, spotřebitelného technického materiálu, náhradních dílů včetně motorů, obvyklého vybavení letadel, zásob letadel a jiných věcí od dovozních omezení, cel, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných poplatků, v rámci provozu dohodnutých služeb. Dále jsou zde pravidla pro vyložení materiálu na území druhé strany, přenechání materiálu na území druhé strany jinému leteckému podniku a také tzv. unijní ustanovení o možnosti zdanit pohonné hmoty dodané na území ČR při provozu letadla druhé strany do jiného místa v rámci EU.

Článek 11 upravuje pravidla pro určování kapacity nabízené leteckými podniky obou stran. Základem je volné stanovování kapacity, frekvencí, typů letadel apod. na základě obchodního uvážení leteckých podniků obou stran.

Článek 12 se týká stanovování cen a tarifů za služby poskytované leteckými podniky obou stran. Ty nepodléhají schválení leteckými úřady stran. Mohou se předkládat pouze na vyžádání pro informační účely. Dále se v případě podezření na diskriminační tarify a podobné praktiky mohou uskutečnit konzultace mezi stranami.

Článek 13 stanovuje základní pravidla pro výkon hospodářské soutěže, jako je informovanost stran o právu hospodářské soutěže na žádost nebo snaha o potlačení všech forem diskriminace a protikonkurenčního jednání.

Článek 14 upravuje oblast prodeje leteckých služeb a převodů finančních prostředků z prodeje těchto služeb, včetně případné existence zvláštní dohody mezi stranami v této oblasti nebo v oblasti zamezení dvojímu zdanění.

Článek 15 umožňuje obvyklé obchodní aktivity leteckých podniků, jako je prodej služeb, zřízení kanceláří a udržování potřebného personálu na území druhé strany.

Článek 16 dále upravuje obvyklou obchodní spolupráci mezi leteckými podniky stran i třetích zemí, tj. společné označování linek (code-sharing) a vyblokování prostoru (blocked-space). Dále jsou upraveny podmínky pro výkon těchto ujednání. Tato ujednání mohou podléhat schválení příslušného leteckého úřadu.

Článek 17 upravuje provozní flexibilitu leteckých podniků stran, což je např. možnost použití najatých letadel pro provoz dohodnutých služeb nebo pravidla pro jejich výkon bez omezení ve vztahu k použitým typům, velikostem a počtu letadel a apod.

Článek 18 obsahuje standardní úpravu odbavovacích služeb na letištích, včetně mandatorního unijního ustanovení.

Článek 19 obsahuje standardní úpravu kombinace leteckých dopravních služeb cestujících a zboží s dopravními službami v rámci pozemní dopravy.

Článek 20 se týká poskytování relevantních statistických informací a údajů mezi leteckými úřady obou stran o provozu dohodnutých služeb (na žádost).

Článek 21 uvádí postup pro předkládání a schvalování letových řádů leteckých podniků obou stran při výkonu dohodnutých služeb, což v případě ČR znamená postup podle § 71 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Článek 22 zakládá možnost provádět konzultace mezi leteckými úřady obou stran ohledně provádění či změn Dohody.

Článek 23 upravuje klasické třístupňové řešení sporů (letecké úřady, strany, rozhodčí soud), které mohou vyplynout z výkladu nebo provádění Dohody.

Článek 24 obsahuje pravidlo pro vstup případných změn Dohody v platnost (stejně, jako v případě vstupu samotné Dohody v platnost) a oznámení této skutečnosti druhé straně.

Článek 25 upravuje postup při přijetí jiné mezinárodní mnohostranné úmluvy, která by upravovala vztahy, které jsou již upraveny touto Dohodou.

Článek 26 stanoví standardní podmínky pro případné ukončení platnosti Dohody, tj. 1 rok od doručení písemného oznámení jedné strany straně druhé.

Článek 27 dává povinnost registrovat Dohodu u Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) straně, na jejímž území byla Dohoda podepsána, případně jiný postup dle dohody stran.

Článek 28 upravuje vstup Dohody v platnost. Dohoda vstoupí v platnost šedesátý den po doručení pozdější z diplomatických nót, kterými si obě strany oznámily, že byly splněny jejich příslušné požadavky pro tento účel.

Dohoda je sjednána v českém, portugalském a anglickém jazyce, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu je rozhodující anglický text.

Příloha k Dohodě obsahuje volné vymezení linek mezi místy na území České republiky a místy na území Brazílie včetně mezilehlých bodů a bodů za příslušnými územími. Dále jsou v poznámkách uvedeny podmínky pro výkon dohodnutých služeb, možnost výkonu práv 5. svobody vzduchu v mezilehlých bodech a bodech za, a také možnost výkonu práv 7. svobody vzduchu v jakýchkoli bodech pro nákladní letecké služby (all-cargo).

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. Při sjednání Dohody byly splněny požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách (oznámení Evropské komisi). Sjednání Dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu. Gestor provedl komplexní posouzení a analýzu jednotlivých ustanovení Dohody z hlediska možných dopadů do právního řádu ČR s ohledem na vnitrostátní provádění Dohody (včetně posouzení a následného zhodnocení, zda jsou všechna ustanovení obsažená v Dohodě, která jsou přímo určena vnitrostátním subjektům, samovykonatelná), i ve smyslu Směrnice vlády pro sjednávání, vnitrostátní projednávání, provádění a ukončování platnosti mezinárodních smluv, schválené usnesením vlády ze dne 11. února 2004 č. 131. Ustanovení Dohody, která nejsou samovykonatelná, se provádějí v souvislosti s platnými právními předpisy (např. čl. 3 - provozní oprávnění se vydává leteckému podniku podle příslušných ustanovení zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů). V této souvislosti není potřeba přijímat další vnitrostátní právní úpravu ani jiná opatření.

Provádění Dohody bude zajišťováno především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které budou spolupracovat, v případě potřeby, s ostatními zúčastněnými resorty (ministerstva zahraničních věcí, financí, vnitra, práce a sociálních věcí, průmyslu a obchodu) a Českou národní bankou. Sjednání a následné provádění Dohody nebudou mít dopad na výdaje státního rozpočtu, s výjimkou obvyklých rozpočtových položek jednotlivých resortů a Úřadu pro civilní letectví, určených obecně na administrativní a správní výdaje.

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

Brazilský trh má velký potenciál. Čeští letečtí dopravci v minulosti provozovali sezónní nepravidelné lety mezi ČR a Brazílií (např. Fortaleza). Pravidelné spojení mezi ČR a Brazílií je aktuálně možné využít s přestupem např. na některém z evropských letišť s přímým provozem do Brazílie. LATAM Airlines Brasil i Chile projevily v posledních letech zájem o obchodní spolupráci na linkách mezi Brazílií, resp. Chile a ČR v rámci společného označování linek (code-sharing) na linkách z Brazílie/Chile do ČR zejména přes letiště ve Španělsku. V tomto směru se dá předpokládat rozšiřování možností přímého i nepřímého leteckého spojení mezi ČR a Brazílií v budoucnu, což platí i pro některé další státy Latinské Ameriky.

Předseda vlády:

prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M.

podepsáno elektronicky

DOHODA
MEZI
ČESKOU REPUBLIKOU
A
BRAZILSKOU FEDERATIVNÍ REPUBLIKOU
O LETECKÝCH SLUŽBÁCH

Česká republika a Brazilská federativní republika („Brazílie“), dále uváděné jako „strany“,
jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu
dne 7. prosince 1944,

vedeny přáním přispět k rozvoji mezinárodního civilního letectví,

vedeny přáním sjednat dohodu za účelem zavedení a provozování leteckých dopravních
služeb mezi a za svými územími,

se dohodly takto:

ČLÁNEK 1

Definice

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

- a) „letecké úřady“ se rozumí v případě České republiky Ministerstvo dopravy,
a v případě Brazílie Národní agentura pro civilní letectví (ANAC) nebo, v obou
případech, kterýkoli jiný orgán nebo osoba právně zmocněná k provádění funkcí
vykonávaných uvedenými úřady,
- b) „dohoda“ se rozumí tato dohoda, jakákoli její příloha a jakékoli změny,
- c) „kapacita“ se rozumí rozsah služeb poskytovaných podle této dohody, obvykle
vyjádřený počtem letů (frekvencí), sedadel nebo tun zboží nabízených na trhu (mezi
dvěma místy nebo státy) nebo na lince v daném období, např. denně, týdně, sezónně
nebo ročně,
- d) „Úmluva“ se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví otevřená k podpisu
v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90
této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94,
pokud tyto přílohy a změny vstoupily v platnost pro obě strany,
- e) „určený letecký podnik“ se rozumí letecký podnik, který byl určen a oprávněn
v souladu s článkem 3 (Určení a oprávnění) této dohody,

- f) „cena“ se rozumějí jakékoli tarify, sazby nebo poplatky za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou poštovních zásilek) v letecké dopravě, včetně jakéhokoli jiného druhu dopravy v této spojitosti, účtované leteckými podniky, včetně jejich zprostředkovatelů, a podmínky, které se na tyto tarify, sazby nebo poplatky vztahují,
- g) „území“ se ve vztahu ke státu rozumí význam, který je pro něj příslušně stanoven v článku 2 Úmluvy,
- h) „uživatelské poplatky“ se rozumí poplatek účtovaný leteckým podnikům příslušnými úřady nebo jimi umožněný k účtování za poskytování letištní infrastruktury nebo zařízení či zařízení služeb řízení letového provozu nebo zařízení a služeb v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, včetně souvisejících služeb a zařízení pro letadla, jejich posádky, cestující a zboží,
- i) „letecká dopravní služba“, „mezinárodní letecká dopravní služba“, „letecký podnik“ a „přistání pro potřeby nikoli obchodní“ se rozumí význam, který je pro ně příslušně stanoven v článku 96 Úmluvy a
- j) „smlouvy EU“ se rozumějí Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie.

ČLÁNEK 2

Udělení práv

1. Každá strana poskytuje druhé straně práva stanovená v této dohodě za účelem provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb na linkách stanovených v této dohodě.
2. Podle ustanovení této dohody požívá určený letecký podnik každé strany následující práva:
 - a) létat bez přistání přes území druhé strany,
 - b) přistávat na území druhé strany pro potřeby nikoli obchodní,
 - c) přistávat v místech na linkách stanovených v seznamu linek za účelem nakládat a vykládat v rámci mezinárodní přepravy cestujících, zavazadel, zboží nebo poštovní zásilky, odděleně nebo v kombinaci, v souladu s přílohou k této dohodě a
 - d) jiná práva stanovená v této dohodě.
3. Letecké podniky každé strany, které nejsou určeny podle článku 3 (Určení a oprávnění) této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci 2 a) a b) tohoto článku.
4. Nic v této dohodě není považováno za udělení práva určenému leteckému podniku jedné strany nakládat na území druhé strany cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky za úplaty s určením pro jiné místo na území této druhé strany.

ČLÁNEK 3

Určení a oprávnění

1. Každá strana má právo určit písemně druhé straně letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb a odvolat nebo změnit takové určení. Tato oznámení se provádějí diplomatickou cestou.

2. Na základě obdržení takového určení a žádosti určeného leteckého podniku udělí každá strana bez prodlení příslušné provozní oprávnění způsobem a ve formě předepsané pro udělování provozních oprávnění, za předpokladu, že:
 - a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie a
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad,
 - b) v případě leteckého podniku určeného Brazílií
 - (i) je tento letecký podnik usazen a má své hlavní sídlo podnikání na území Brazílie a
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Brazílií,
 - c) strana, která určila letecký podnik, jedná v souladu s ustanoveními článku 7 (Bezpečnost letectví) a článku 8 (Ochrana letectví) této dohody a
 - d) určený letecký podnik je schopen plnit ostatní podmínky stanovené zákony a předpisy, které uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb strana, která určení obdržela.
3. Po udělení provozního oprávnění podle odstavce 2 tohoto článku může určený letecký podnik kdykoli zahájit provozování dohodnutých služeb v souladu s určením za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody.

ČLÁNEK 4

Neudělení, odvolání a omezení oprávnění

1. Letecký úřad každé strany má právo neudělit oprávnění podle článku 3 (Určení a oprávnění) této dohody leteckému podniku určenému druhou stranou a odvolat, pozastavit taková oprávnění nebo uložit pro jejich využívání dočasně nebo trvale podmínky, jestliže:
 - a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad,
 - b) v případě leteckého podniku určeného Brazílií
 - (i) není tento letecký podnik usazen nebo nemá své hlavní sídlo podnikání na území Brazílie nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Brazílií,
 - c) strana, která určila letecký podnik, nejedná v souladu s ustanoveními článku 7 (Bezpečnost letectví) a článku 8 (Ochrana letectví) této dohody nebo

- d) takový určený letecký podnik neprokáže způsobilost plnit ostatní podmínky stanovené zákony a předpisy, které uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb strana, která určení obdržela.
2. Pokud není nutné okamžitě provést odvolání, pozastavení nebo uložení podmínek podle odstavce 1 tohoto článku k zabránění dalšího porušování zákonů, předpisů nebo ustanovení této dohody, uplatní se taková práva pouze po konzultaci s druhou stranou. Pokud není mezi stranami dohodnuto jinak, tyto konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů od data požadavku učiněného jednou stranou.

ČLÁNEK 5

Uplatňování práva

1. Zákony a předpisy jedné strany, upravující vstup a výstup letadla provozujícího mezinárodní letecké dopravní služby nebo jeho provoz a navigaci na území této strany, se vztahují na letadla leteckých podniků druhé strany.
2. Zákony a předpisy jedné strany, týkající se vstupu či pobytu na, tranzitu přes a výstupu z jejího území, pokud jde o cestující, posádky, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, jako jsou zákony a předpisy ve vztahu k přistěhovalectví, cestovním dokladům, clům, měnovým, zdravotním, karanténním, veterinárním nebo hygienickým opatřením, se vztahují na cestující, posádku, zavazadla, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem leteckého podniku druhé strany při pobytu na území první strany.
3. Žádná strana nedává při uplatňování přistěhovaleckých, celních, karanténních a podobných předpisů přednost svým vlastním nebo kterémukoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.
4. Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni nanejvýše zjednodušené kontrole, pokud není kontrola odůvodněna na základě ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 8 (Ochrana letectví) této dohody, zájmem na zachování vnitřní bezpečnosti, zabránění nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami nebo nedovolenému přistěhovalectví. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu jsou osvobozena od cla a jiných poplatků.

ČLÁNEK 6

Uznání osvědčení a průkazů

1. Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy jedné strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že požadavky pro vydání těchto osvědčení a průkazů nebo pro jejich potvrzení za platné odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, které mohou být stanoveny podle Úmluvy.
2. Pokud se výhody nebo podmínky průkazů nebo osvědčení uvedených v odstavci 1 tohoto článku, vydaných leteckými úřady jedné strany jakékoli osobě nebo určenému leteckému podniku, nebo ve vztahu k letadlu používanému při provozu dohodnutých služeb, odchylují od minimálních podmínek stanovených podle Úmluvy a tato odchylka byla oznámena Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, druhá strana může žádat o konzultace mezi leteckými úřady s cílem vyjasnit si uvedený postup.

3. Každá strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad nebo přistání na jejím území osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou stranou.

ČLÁNEK 7

Bezpečnost letectví

1. Každá strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou stranou v oblastech vztahujících se na letecká zařízení, posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne doručení žádosti.
2. Jestliže po těchto konzultacích jedna strana shledá, že druhá strana účinně neudrží a neuplatňuje bezpečnostní normy v oblastech uvedených v odstavci 1 tohoto článku, které by splňovaly podmínky stanovené v daném období Úmluvou, druhá strana je informována o těchto zjištěních a o opatřeních považovaných za nezbytná k tomu, aby byl dosažen soulad s těmito podmínkami Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Druhá strana následně učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou stranou do patnácti (15) dnů nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 (Neudělení, odvolání a omezení oprávnění) této dohody.
3. V souladu s článkem 16 Úmluvy je dále dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem jedné strany, nebo jeho jménem, na dopravních službách na nebo z území druhé strany může být, v době, kdy se nachází na území druhé strany, podrobeno kontrole oprávněnými zástupci druhé strany za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění v provozu letadla. Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je účelem této kontroly ověření platnosti dokladů letadla, průkazů jeho posádky, a zda vybavení a stav letadla odpovídá normám stanoveným v daném období Úmluvou.
4. Jestliže je nezbytné přijmout okamžité opatření k zajištění bezpečnosti provozu leteckého podniku, vyhrazuje si každá strana právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé strany.
5. Jakékoli opatření jedné strany podle odstavce 4 tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.
6. Pokud je podle odstavce 2 tohoto článku zjištěno, že jedna strana porušuje podmínky Mezinárodní organizace pro civilní letectví i po dohodnuté lhůtě, je o tom informován generální tajemník Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Je také informován o následném vyhovujícím řešení této situace.
7. V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulatorní kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, použijí se práva druhé strany daná tímto článkem stejným způsobem na přijetí, uplatňování a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

ČLÁNEK 8

Ochrana letectví

1. Strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními

činy tvoří nedílnou součást této dohody. Aniž je omezena obecná platnost jejich práv a povinností podle mezinárodního práva, jednají 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 trhavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991, a jakékoli jiné úmluvy nebo protokolu upravujících ochranu civilního letectví, které jsou závazné pro obě strany.

2. Strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům protiprávního zmocnění se civilních letadel a jiným protiprávním činům proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
3. 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 stranám; strany vyžadují, aby provozovatelé letadel registrovaných v jejich rejstříku nebo provozovatelé letadel, kteří jsou usazení na jejich územích, v případě České republiky podle smluv EU a mající platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie, a provozovatelé letišť na jejich územích jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví. Každá strana informuje druhou stranu o jakýchkoli rozdílech mezi svými předpisy, postupy a standardy v ochraně letectví podle těchto Příloh. Každá strana může kdykoli požádat o okamžité konzultace s druhou stranou k projednání těchto rozdílů.
4. Každá strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby tito provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně letectví uvedená v odstavci 3 tohoto článku, jež vyžaduje druhá strana pro vstup na, výstup z nebo pobyt na území této druhé strany, v souladu se zákony a předpisy platnými v této straně včetně práva Evropské unie v případě České republiky. Každá strana zajistí, aby se na jejím území účinně uplatňovala odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání. Každá strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé strany na přiměřená mimořádná bezpečnostní opatření s cílem čelit určité hrozbě.
5. Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu protiprávního zmocnění se civilního letadla nebo jiného protiprávního činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, pomohou si strany vzájemně usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
6. Má-li kterákoli strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá strana odchýlila od ustanovení tohoto článku, může první strana požádat o konzultace. Takové konzultace jsou zahájeny do patnácti (15) dnů ode dne doručení takové žádosti od kterékoli strany. Nedosažení uspokojivé dohody do patnácti (15) dnů ode dne zahájení konzultací je důvodem k uplatnění článku 4 (Neudělení, odvolání a omezení oprávnění) této dohody. Vyžaduje-li to nepředvídatelná situace nebo je třeba zabránit dalšímu porušování ustanovení tohoto článku, může první strana kdykoli provést prozatímní opatření.

ČLÁNEK 9

Uživatelské poplatky

1. Žádná strana neuloží nebo neumožní uložit vůči určeným leteckým podnikům druhé strany uživatelské poplatky vyšší než ty ukládané svým leteckým podnikům za provoz letadla téže kategorie vykonávajícího podobné mezinárodní dopravní služby.
2. Každá strana podporuje konzultace o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky používajícími poskytované služby a zařízení; bude-li to praktické, učiní tak prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Jakékoli návrhy na změny uživatelských poplatků by měly být předány těmto uživatelům v přiměřené lhůtě, aby měli možnost vyjádřit svá stanoviska dříve, než budou změny uskutečněny. Každá strana dále podporuje výměnu vhodných informací o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a těmito uživateli.

ČLÁNEK 10

Cla

1. Každá strana osvobozuje určený letecký podnik druhé strany na základě reciprocity a v nejvyšší možné míře na základě svého vnitrostátního práva od dovozních omezení, cel, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků, které nejsou založeny na nákladech za služby poskytované při přiletu, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a jiné věci, jako jsou tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky určeného leteckého podniku a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem, určené k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé strany, provozujícího dohodnuté služby.
2. Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na položky uvedené v odstavci 1 tohoto článku:
 - a) dovezené na území jedné strany určeným leteckým podnikem druhé strany nebo jeho jménem,
 - b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné strany od přiletu na nebo při odletu z území druhé strany nebo
 - c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné strany na území druhé strany a určené k použití při provozování dohodnutých služeb,bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovány zcela na území strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nejsou zcizovány na území této strany.
3. Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál a dodávky obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékolí strany mohou být vyloženy na území druhé 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 kterékolí strany uzavře ujednání s jinými leteckými podniky o zápůjčce nebo přenechání na území druhé strany za předpokladu, že takové jiné letecké

podniky požívají stejná osvobození od druhé strany. Takové zápůjčky a přenechání oznámí letecký podnik příslušným celním úřadům.

5. Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle určeného leteckého podniku Brazílie, které je provozováno mezi místem na území České republiky a jiným místem na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie.
6. Na základě reciprocity a v souladu s brazilskými právními předpisy nic v této dohodě nebrání Brazílii, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle určených leteckých podniků České republiky, které je provozováno mezi místy na území Brazílie.

ČLÁNEK 11

Kapacita

1. Každá strana umožní každému určenému leteckému podniku stanovit si frekvence a kapacitu nabízených mezinárodních leteckých dopravních služeb na základě obchodního uvážení na daném trhu.
2. Žádná strana jednostranně neomezí rozsah přepravy, frekvence nebo pravidelnost dopravních služeb nebo typu či typů letadel, provozovaných určeným leteckým podnikem druhé strany, kromě případů, kdy tak může být požadováno pro účely celní, technické, provozní a z důvodů životního prostředí, podle jednotných podmínek v souladu s článkem 15 Úmluvy.

ČLÁNEK 12

Cenotvorba

1. Ceny účtované za letecké dopravní služby provozované v rámci této dohody jsou leteckými podniky stanovovány volně a nepodléhají schválení.
2. Každá strana může požadovat, aby určené letecké podniky oznámily nebo předložily úřadům ceny za dopravu začínající na jejím území. Určené letecké podniky poskytují takové informace způsobem a ve formě předepsané každou stranou.
3. Pokud se jedna strana domnívá, že jakýkoli tarif je nepřiměřeně diskriminující, nepřiměřeně vysoký, omezující z důvodu zneužití dominantního postavení, uměle nízký vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře, pokud existuje důkaz o záměru omezit hospodářskou soutěž nebo je jinak v rozporu s cíli této dohody, může tato strana požádat o konzultace a oznámit druhé straně důvody její nespokojenosti. Tyto konzultace jsou uskutečněny do čtrnácti (14) dnů od doručení žádosti. Dokud není dosaženo vzájemné dohody, tarify nabydou účinnosti nebo jejich účinnost pokračuje.

ČLÁNEK 13

Hospodářská soutěž

1. Strany se vzájemně na žádost informují o právu hospodářské soutěže, politikách a postupech či o příslušných změnách, stejně jako o jakýchkoli konkrétních cílech, které by mohly ovlivnit provoz leteckých dopravních služeb podle této dohody, a označí úřady odpovědné za jejich provádění.

2. Strany se vzájemně informují, kdykoli se domnívají, že došlo k rozporu mezi prováděním jejich práva hospodářské soutěže, politik a postupů, a záležitostmi vztahujícími se k provozu podle této dohody.
3. Každá strana přijme veškeré náležité kroky v rámci své pravomoci k potlačení všech forem diskriminace a protikonkurenčního nebo predátorského jednání při výkonu práv a oprávnění stanovených touto dohodou.

ČLÁNEK 14

Přepočet měn a převod příjmů

1. Každá strana umožní na požádání leteckým podnikům druhé strany přepočítat a převést do zahraničí všechny přebytky příjmů nad místními výdaji z prodeje leteckých dopravních služeb a souvisejících činností přímo spojených s leteckou dopravou, s přepočtem a převodem umožněnými bez prodlení podle tržního směnného kurzu platného pro tyto transakce v den převodu. V případě, že tržní směnný kurz neexistuje, uskuteční se přepočet a převod bez omezení podle úředního směnného kurzu, platného v den převodu. Přepočet a převod nepodléhají jakýmkoli administrativním nebo směnným poplatkům, s výjimkou těch, které banky obvykle vybírají za provedení těchto přepočtů a převodů.
2. V případě, že zvláštní dohody mezi stranami upravují zamezení dvojímu zdanění nebo převod finančních prostředků, mají takové dohody aplikační přednost.

ČLÁNEK 15

Obchodní činnosti

1. V souladu se zákony a předpisy platnými na území druhé strany uděluje každá strana leteckým podnikům druhé strany právo prodávat a nabízet mezinárodní letecké dopravní služby na svém území buď přímo nebo prostřednictvím zprostředkovatelů nebo jiných prostředníků podle volby leteckého podniku, on-line i off-line, včetně práva na zřízení kanceláří.
2. Každý letecký podnik má právo prodávat dopravní služby v místní měně nebo ve volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území, a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v těchto měnách.
3. Určené letecké podniky jedné strany jsou oprávněny na základě reciprocity přivést a udržovat na území druhé strany své zástupce, obchodní, provozní a technický personál potřebný v souvislosti s provozováním dohodnutých služeb.
4. Tyto požadavky na personál mohou být podle volby určených leteckých podniků jedné strany uspokojeny vlastním personálem nebo za využití služeb jakékoli jiné organizace, společnosti nebo leteckého podniku provozujícího služby na území druhé strany a oprávněného vykonávat takové služby pro jiné letecké podniky.
5. Zástupci a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území druhé strany a v souladu s těmito zákony a předpisy:
 - a) každá strana na základě reciprocity a zbytečného odkladu udělí nezbytná pracovní povolení, víza nebo jiné podobné dokumenty zástupcům a personálu uvedeným v odstavci 3 tohoto článku a
 - b) obě strany usilují o usnadnění a urychlení požadavků na pracovní povolení pro personál vykonávající určité dočasné povinnosti nepřesahující dobu devadesáti (90) dnů.

ČLÁNEK 16

Společné označování linek

1. Při provozování nebo nabízení dohodnutých služeb na stanovených linkách k prodeji může každý určený letecký podnik jedné strany uzavřít obchodní ujednání o společném označování linek (code-share) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:
 - a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli strany,
 - b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávnila nebo nedovolila srovnatelná ujednání mezi leteckými podniky druhé strany a jinými leteckými podniky na dopravních službách do, z a přes území třetí strany, má letecký úřad příslušné strany právo nepřijmout taková ujednání;
za předpokladu, že všechny letecké podniky v rámci takových ujednání:
 - c) mají příslušná oprávnění,
 - d) splňují požadavky běžně uplatňované na taková ujednání.
2. Při prodeji jakéhokoli přepravního dokladu u všech leteckých podniků v rámci takových ujednání musí být kupujícímu v místě prodeje zřejmé, se kterým leteckým podnikem nebo leteckými podniky vstupuje do smluvního vztahu.
3. Ujednání o společném označování linek může před jejich zavedením podléhat schválení příslušných úřadů.

ČLÁNEK 17

Provozní flexibilita

1. Každý letecký podnik může při provozu leteckých dopravních služeb povolených podle této dohody používat svá vlastní letadla nebo letadla najatá (dry lease), nebo najatá s posádkou, pojištěním a údržbou (wet lease), na základě smlouvy mezi leteckými podniky každé strany nebo třetí strany, s výhradou zákonů a předpisů každé strany.
2. Jakýkoli letecký podnik je oprávněn vykonávat mezinárodní letecké dopravní služby na jakékoli části nebo částech linek stanovených v této dohodě, včetně ujednání o společném označování linek s jinými leteckými podniky, bez omezení, jako je změna typu, velikosti nebo počtu provozovaných letadel v jakémkoli místě nebo místech na lince, za předpokladu, že doprava za takové místo je pokračováním dopravy z území strany, která určila letecký podnik a ve směru příletu na území strany, která určila letecký podnik, jde o pokračování dopravy z místa za.

ČLÁNEK 18

Pozemní odbavování

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

ČLÁNEK 19

Kombinované dopravní služby

Určený letecký podnik každé strany má právo ve spojení s leteckou dopravou cestujících a zboží využívat jakoukoli pozemní dopravu do nebo z jakéhokoli místa na územích stran nebo třetích států. Určený letecký podnik si může zvolit mezi vykonáváním vlastní pozemní dopravy nebo jejím poskytováním prostřednictvím ujednání, včetně společného označování linek, s jinými pozemní dopravci za podmínky dodržování zákonů a předpisů platných na území příslušné strany. Tyto kombinované dopravní služby mohou být nabízeny při kombinaci letecké a pozemní dopravy jako přímá dopravní služba a za jednu cenu za předpokladu, že jsou cestující a zasilatelé informováni o skutečnostech týkajících se této dopravy.

ČLÁNEK 20

Poskytování údajů

Letecký úřad každé strany na požádání poskytne nebo zajistí, aby jeho určené podniky poskytly leteckému úřadu druhé strany periodické nebo jiné statistické údaje v rozsahu, který může být rozumně požadován.

ČLÁNEK 21

Předkládání letových řádů

Určený letecký podnik každé strany jedná při předkládání svého zamýšleného letového řádu leteckému úřadu druhé strany v souladu s příslušnými předpisy, stejně jako v případě jakýchkoli změn k němu.

ČLÁNEK 22

Konzultace

1. Každá strana může kdykoli požádat o konzultace ohledně výkladu, uplatňování, provádění nebo změn této dohody nebo ohledně souladu s touto dohodou.
2. Tyto konzultace jsou zahájeny v rámci přímých jednání nebo písemně ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení písemné žádosti druhé straně, pokud není stranami dohodnuto jinak.

ČLÁNEK 23

Řešení sporů

1. V případě sporu mezi stranami, týkajícího se výkladu nebo provádění této dohody, se ho v prvé řadě vynasnaží letecké úřady obou stran vyřešit konzultacemi nebo jednáním.
2. Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, je spor řešen diplomatickou cestou.
3. Jestliže se stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu diplomatickou cestou, mohou jej postoupit na základě žádosti kterékoli strany k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců.
4. Tento rozhodčí soud se ustavuje následovně: každá strana jmenuje jednoho člena a tito dva členové se poté dohodnou a jmenují státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Členové jsou jmenováni do šedesáti (60) dnů a předseda do devadesáti (90) dnů ode dne, ke kterému kterákoli strana informovala druhou stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.

5. Nejsou-li lhůty stanovené v odstavci 4 tohoto článku dodrženy, může kterákoli strana, není-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat předsedu Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby učinil nezbytná jmenování. Je-li předseda státním příslušníkem státu některé ze stran nebo mu cokoliv jiného brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování místopředseda, který jej zastupuje.
6. Rozhodčí soud přijímá rozhodnutí většinou hlasů. Jeho rozhodnutí jsou pro strany závazná. Každá strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako své zastoupení v rozhodčím řízení, náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady nesou strany rovným dílem. Ve všech ostatních záležitostech rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

ČLÁNEK 24

Změny

Jakákoli změna této dohody, jestliže je dohodnuta mezi stranami, vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót oznamujících, že byly oběma stranami splněny všechny nezbytné vnitřní postupy a právně vyžadované formality pro schválení této změny.

ČLÁNEK 25

Mnohostranné úmluvy

Jestliže se obě strany stanou stranami mnohostranné úmluvy upravující vztahy, které jsou upraveny touto dohodou, uskuteční konzultace k určení, zda by měla být tato dohoda upravena tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy.

ČLÁNEK 26

Ukončení platnosti

Kterákoli strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody skončí o půlnoci místního času oznamující strany bezprostředně před prvním výročím ode dne doručení oznámení druhé straně, není-li před uplynutím tohoto období toto oznámení vzato zpět se souhlasem druhé strany. V případě, že chybí potvrzení o doručení druhé straně, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

ČLÁNEK 27

Registrace

Tato dohoda a jakékoli její změny jsou po podpisu registrovány u Mezinárodní organizace pro civilní letectví stranou, na jejímž území byla tato dohoda podepsána, nebo jak je dohodnuto mezi stranami.

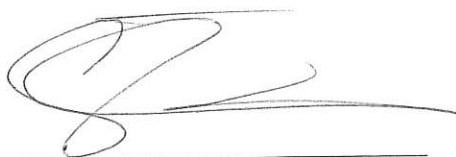
ČLÁNEK 28

Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější ze dvou diplomatických nót oznamujících, že byly oběma stranami splněny všechny nezbytné vnitřní postupy a právně vyžadované formality pro schválení této dohody.

Na důkaz čehož, níže podepsaní řádně zmocnění zástupci podepsali tuto dohodu.

Dáno v Rijádu dne 5. prosince 2023 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazycích českém, portugalském a anglickém, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu je rozhodující anglický text.



Za Českou republiku



Za Brazílskou federativní republiku

PŘÍLOHA
SEZNAM LINEK

Linky provozované leteckými podniky určenými Brazílií:

počáteční místa	mezilehlá místa	místa určení	místa za
jakákoli místa v Brazílii	jakákoli místa	jakákoli místa v České republice	jakákoli místa

Linky provozované leteckými podniky určenými Českou republikou:

počáteční místa	mezilehlá místa	místa určení	místa za
jakákoli místa v České republice	jakákoli místa	jakákoli místa v Brazílii	jakákoli místa

POZNÁMKY:

1. Určené letecké podniky obou stran mohou na jakémkoli nebo všech letech a dle jejich volby:
 - a) provozovat lety v jednom nebo v obou směrech,
 - b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla,
 - c) obsluhovat mezilehlá místa, místa za a místa na územích stran v rámci linek v jakékoli kombinaci a pořadí, bez práv na výkon kabotáže,
 - d) vynechat přistání v jakémkoli místě nebo místech a
 - e) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo v jakémkoli místě na linkáchbez směrového nebo geografického omezení a bez ztráty jakéhokoli práva na přepravu, která je jinak podle této dohody umožněna, za předpokladu, že s výjimkou nákladních leteckých služeb (all cargo) tvoří doprava část služby, která obsluhuje nejméně jedno místo na území strany, která letecký podnik určila.
2. Určené letecké podniky obou stran mohou vykonávat práva páté svobody vzduchu v mezilehlých bodech nebo bodech za.
3. Určené letecké podniky obou stran mohou vykonávat práva sedmé svobody vzduchu pro nákladní letecké služby (all cargo) v jakýchkoli bodech.

4. V této dohodě musí být odkazy na státní příslušníky České republiky chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropské unie. V této dohodě musí být odkazy na letecké podniky České republiky chápány jako odkazy na letecké podniky určené Českou republikou.

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE CZECH REPUBLIC
AND
THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

The Czech Republic and the Federative Republic of Brazil ("Brazil") hereinafter referred to as "Parties";

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- a) "aeronautical authority" means, in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport; and in the case of Brazil, the National Civil Aviation Agency (ANAC) or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) "Agreement" means this Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;
- c) "capacity" means the amount of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature 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 Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

- f) “price” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- g) “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- h) “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- i) “air service”, “international air service”, “airline”, and “stop for non-traffic purposes”, have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention; and
- j) “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in this Agreement.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes;
 - c) to make stops at the points on the routes specified in the Route Schedule for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination, subject to Annex to this Agreement; and
 - d) other rights specified in this Agreement.
3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party, an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation. These notifications shall be made through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

- a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
 - (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
 - b) in the case of an airline designated by Brazil
 - (i) the airline is established and has its principal place of business in the territory of Brazil and;
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Brazil;
 - c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement; and
 - d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party receiving the designation.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:
- a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
 - (j) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority are not clearly identified in the designation;
 - b) in the case of an airline designated by Brazil
 - (i) the airline is not established or does not have its principal place of business in the territory of Brazil or;
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Brazil;
 - c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement; or

- d) of failure of such designated airline to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Party.
2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage and cargo including mail such as those regarding immigration, passports, customs, currency, health, quarantine, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of a Party not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except checks justified on the basis of security provisions referred to in Article 8 (Aviation Security) of this Agreement, by the interest in maintaining of internal security, prevention of trafficking of narcotics and psychotropic substances or prevention of illegal immigration. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

ARTICLE 6

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid in accordance with the rules and procedures of one Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law, and still in force shall be recognized as valid by the other 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 equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

ARTICLE 7

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the receipt of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the standards of the International Civil Aviation Organization. The other Party shall then take appropriate corrective action. Failure by the other 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 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with standards of the International Civil Aviation Organization when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
7. Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. The 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.
3. The 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 Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory, in the case of the Czech Republic under the EU Treaties and with valid Operating Licence in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party, in conformity with the laws and regulations in force in that Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall

constitute grounds for application of Article 4 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 9

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines for operation of the aircraft of the same class engaged in similar international services.
2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 10

Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.
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 Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
 - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other 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 aircraft equipment in situations where the designated airline of either Party has entered into arrangements with another airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.
5. Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of Brazil that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.
6. On the basis of reciprocity and in conformity with Brazilian legislation, nothing in this Agreement shall prevent Brazil from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of the designated airlines of the Czech Republic that operates between points in the territory of Brazil.

ARTICLE 11

Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.
2. Neither 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 Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

ARTICLE 12

Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.
2. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory. The designated airlines shall provide such information in a manner and format prescribed by each Party.
3. If one Party believes that any tariff is unreasonably discriminatory, unreasonably high or restrictive due to abuse of a dominant position or artificially low due to direct or indirect subsidy or support or where evidence exists as to an intent to eliminate competition or otherwise inconsistent with aims of this Agreement, it may request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the Tariff shall take effect or continue to be in effect.

ARTICLE 13

Competition

1. The Parties shall inform each other, upon request, about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.
2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.
3. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.

ARTICLE 14

Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airlines of the other Party to convert and remit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. The conversion and remittance are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
2. If there is a special agreement between the Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

ARTICLE 15

Commercial Activities

1. Subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Party, each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries normally purchased by banks in that territory, and any person shall be free to purchase such transportation in these currencies.
3. The designated airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
4. These staff requirements may, at the option of the designated airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company

or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:
 - a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and
 - b) both Parties shall endeavour to facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE 16

Code Sharing

1. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Party may enter into commercial code-share and blocked-space arrangements with:
 - a) an airline or airlines of either Party;
 - b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via the territory of such third Party, the aeronautical authorities of the concerned Party have the right not to accept such arrangements;provided that all airlines in such arrangements:
 - c) hold the appropriate authority;
 - d) meet the requirements normally applied to such arrangements.
2. All airlines in such arrangements must, in respect of any ticket sold by them, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
3. Code-share arrangements may be subject to prior approval of the appropriate authorities before implementation.

ARTICLE 17

Operational Flexibility

1. Each airline may, in operating air services authorized by this Agreement, use its own aircraft or aircraft that have been leased ("dry lease") or leased with crew, insurance and maintenance ("wet lease"), through a contract between airlines of either Party or third countries, subject to the laws and regulations of each Party.
2. On any sector or sectors of the routes specified in this Agreement, any airline shall be entitled to perform international air services, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ARTICLE 18

Ground Handling

Subject to the laws and regulations in force in the territory of the respective Party including, in the case of the Czech Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Party the right to perform its own ground handling (self-handling) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 19

Intermodal Services

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

ARTICLE 20

Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

ARTICLE 21

Filing of Schedules

The designated airline of each Party shall comply with the regulation for filing of its envisaged flight schedules with the aeronautical authorities of the other Party as well as for any modification thereof.

ARTICLE 22

Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 23

Settlement of Disputes

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

ARTICLE 24

Amendments

Any amendment to this Agreement agreed upon by the Parties, shall come into effect on the sixtieth (60) day after receipt of the latter of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures and the formalities legally required for approval of this amendment have been completed by both Parties.

ARTICLE 25

Multilateral Agreements

If both Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

ARTICLE 26

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously

communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 27

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

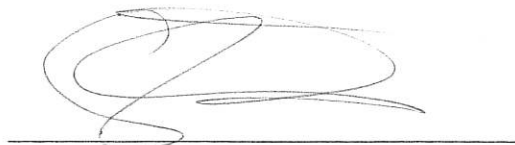
ARTICLE 28

Entry into Force

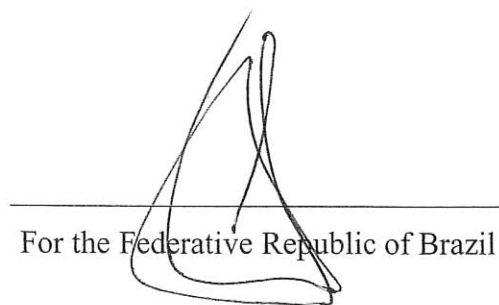
This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures and the formalities legally required for approval of this Agreement have been completed by both Parties.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement.

Done at Riyadh this 5th day of December 2023, in duplicate in Czech, Portuguese and in English languages, all texts being authentic. In case on any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.



For the Czech Republic



For the Federative Republic of Brazil

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the designated airlines of Brazil:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in Brazil	Any points	Any points in the Czech Republic	Any points

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

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in the Czech Republic	Any points	Any points in Brazil	Any points

NOTES:

1. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights and at their option:
 - 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 Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;
 - d) omit stops at any point or points; and
 - e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, except for all cargo services, the transportation is part of a service that serves at least one point in the territory of the Party designating the airline.
2. The designated airlines of both Parties may exercise fifth freedom traffic rights at intermediate and/or beyond points.
3. The designated airlines of both Parties may exercise seventh freedom traffic rights for all cargo services at any points.

4. References in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Union Member States. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.