



8. funkční období

335

Vládní návrh, kterým se předkládají Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací
Protokol mezi vládou České republiky a vládou
Vietnamské socialistické republiky o změně
Dohody mezi vládou České republiky a vládou
Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách,
podepsané v Praze dne 23. května 1997,
a Dohoda mezi vládou České republiky a vládou
Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách,
podepsaná v Praze dne 23. května 1997

2012

Návrh usnesení

**SENÁTU PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu, kterým se předkládají Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikacemi Protokol mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o změně Dohody mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách, podepsané v Praze dne 23. května 1997, a Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách, podepsaná v Praze dne 23. května 1997

Senát Parlamentu České republiky

d á v á s o u h l a s

k ratifikaci Protokolu mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o změně Dohody mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách, podepsané v Praze dne 23. května 1997,

a

k ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách, podepsané v Praze dne 23. května 1997

Předkládací zpráva pro Parlament České republiky

k návrhu na ratifikaci Protokolu mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o změně Dohody mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách, podepsané v Praze dne 23. května 1997, a k návrhu na ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách, podepsané v Praze dne 23. května 1997

Vzájemné vztahy mezi Českou republikou (dále také „ČR“) a Vietnamskou socialistickou republikou (dále také „Vietnam“, „VSR“) lze označit za tradiční a nejsou zatíženy žádnými zásadními politickými či ekonomickými problémy. ČR vnímá Vietnam jako stát s velkým ekonomickým potenciálem, ale také jako perspektivního obchodního partnera. Vzájemné diplomatické styky mezi ČR a Vietnamem jsou navázány na úrovni velvyslanectví.

Smluvní rámec v ekonomicko-hospodářské oblasti tvoří Dohoda mezi vládou ČR a vládou VSR o hospodářské spolupráci (Praha, 13. září 2005), Dohoda mezi vládou ČR a vládou VSR o vypořádání vzájemných pohledávek a závazků (Praha, 14. června 1996), Smlouva mezi vládou ČR a vládou VSR o zamezení dvojího zdanění a zabránění daňovému úniku v oboru daní z příjmu a z majetku (Praha, 23. května 1997) a Dohoda mezi vládou ČR a vládou VSR o podpoře a vzájemné ochraně investic (Hanoj, 25. listopadu 1997).

Vzájemné vztahy v oblasti civilního letectví mezi ČR a Vietnamem upravuje Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách podepsaná v Praze dne 23. května 1997 (dále také „Dohoda o leteckých službách“), která vstoupila v platnost dne 28. srpna 1997.

Letecká doprava mezi ČR a Vietnamem není v současnosti zajišťována žádným dopravcem. V období 1981 – 1990 provozovaly České aerolinie a.s. pravidelné lety na lince Praha – Hanoj a zpět.

Jednání o změně Dohody o leteckých službách byla zahájena po vzájemné dohodě obou stran s cílem liberalizovat stávající rámec pro provoz leteckých služeb mezi oběma státy, neboť Dohoda o leteckých službách je v přístupu na trh do určité míry restriktivní. Navržené změny mají směřovat zejména k vyšší otevřenosti přepravního trhu mezi oběma státy v souladu s aktuálními trendy v oblasti civilního letectví. Sjednání navržených změn Dohody o leteckých službách také představuje jednu z možností, jak dále rozvíjet vzájemné vztahy mezi ČR a Vietnamem. Z tohoto důvodu bude tato změna pro rozvoj česko – vietnamské bilaterální relace jednoznačně přínosná.

Změna Dohody o leteckých službách je provedena formou Protokolu mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o změně Dohody mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách, podepsané v Praze dne 23. května 1997 (dále jen „Protokol“), který zahrnuje nahrazení či doplnění vybraných ustanovení Dohody o leteckých službách. Obsahové vymezení návrhu textu Protokolu je následující:

Článek I – nahrazení původního odst. 1) článku 4 Dohody o leteckých službách novým odstavcem, který umožňuje určit smluvním stranám libovolné množství leteckých podniků z každé strany (tzv. multiple designation).

Článek II – vložení nového článku 6a do Dohody o leteckých službách, který obsahuje ustanovení týkající se schvalování letových řádů a jejich změn. Tato oblast nebyla doposud v Dohodě o leteckých službách upravena.

Článek III – nahrazení původního článku 7 (Tarify) Dohody o leteckých službách novým článkem, jehož cílem je liberalizace v oblasti leteckých tarifů (např. volné stanovení tarifů leteckými podniky, odstranění povinnosti předkládání tarifů leteckým úřadům ke schválení).

Článek IV – vložení nového článku 11a do Dohody o leteckých službách, který obsahuje ustanovení týkající se bezpečnosti letectví (Aviation Safety) v souladu se současným českým vzorovým textem. Kompletní úprava bezpečnosti letectví není v současné Dohodě o leteckých službách obsažena.

Článek V – vložení nového článku 15a do Dohody o leteckých službách, který umožní leteckým podnikům využívat při přepravě intermodálních dopravních služeb.

Článek VI – nahrazení původního článku 19 (Změny) novým článkem, který reaguje především na změnu kategorizace leteckých dohod z vládních na prezidentské a odstraňuje zvláštní postup pro provádění změn Přílohy na úrovni leteckých úřadů.

Článek VII – nahrazení Přílohy Dohody o leteckých službách novou Přílohou (Seznam linek), která odstraňuje geografická omezení provozu, přičemž nyní budou moci letecké podniky provozovat své lety do nebo z jakýchkoli míst na územích států obou stran přes libovolná mezilehlá místa a do libovolných míst za územími států obou stran.

Článek VIII – ustanovení o vstupu Protokolu v platnost.

Usnesením vlády České republiky ze dne 10. listopadu 2010 č. 803, ve znění usnesení vlády ze dne 14. března 2012 č. 175, vláda vyslovila souhlas se sjednáním Protokolu. Protokol byl poté podepsán v Hanoji dne 22. března 2012. Za vládu České republiky Protokol podepsal 1. místopředseda vlády a ministr zahraničních věcí Karel Schwarzenberg a za vládu Vietnamské socialistické republiky ministr zahraničních věcí Pham Binh Minh.

Text Protokolu je v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu ČR, se závazky vyplývajících z členství ČR v Evropské unii, se závazky převzatými v rámci jiných platných smluv a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Při sjednávání Protokolu byly splněny požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách (dále jen „nařízení č. 847/2004“). Jednání o změně Dohody o leteckých službách a následně jeho výsledky byly oznámeny Evropské komisi v souladu s článkem 1 tohoto nařízení. V souladu s článkem 4 téhož nařízení byla Evropská komise rovněž informována o podpisu Protokolu.

Návrh Protokolu nezahrnuje vložení tzv. vzorových unijních ustanovení¹, neboť jeho text neobsahuje žádná ustanovení, která by byla v rozporu s právem Evropské Unie a do kterých se vzorová unijní ustanovení vkládají.

¹ Vzorová unijní ustanovení byla vypracována Evropskou komisí ve spolupráci s členskými státy ES na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách.

Samotná Dohoda o leteckých službách byla uvedena do souladu s právem Evropské unie Dohodou mezi Evropskou unií a vládou Vietnamské socialistické republiky o některých aspektech leteckých služeb (dále jen „Dohoda o některých aspektech leteckých služeb“), která byla podepsána v Bruselu dne 4. října 2010. Jednání o Dohodě o některých aspektech leteckých služeb byla vedena na základě rozhodnutí Rady ze dne 5. června 2003, kterým Rada zmocnila Komisi, aby zahájila jednání se třetími zeměmi o nahrazení některých ustanovení stávajících dvoustranných dohod jednou dohodou na úrovni Evropské unie. Dohoda o leteckých službách je výslovně uvedena v Příloze 1 Dohody o některých aspektech leteckých služeb. Pokud by návrh Protokolu obsahoval vzorová unijní ustanovení měnící příslušná ustanovení Dohody o leteckých službách, došlo by k nežádoucí duplicitě. Uvedený postup je upravený čl. 4 odst. 4 nařízení č. 847/2004.

Protokol je sjednán pouze v anglickém jazyce. Stejný jazykový režim používá také stávající Dohoda o leteckých službách. Protokol vstoupí v platnost šedesátý den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót, kterými si smluvní strany navzájem oznámí, že byly splněny jejich příslušné požadavky pro vstup Protokolu v platnost.

Sjednání a následné provádění Protokolu nebude mít dopad na výdaje státního rozpočtu. Uvedené činnosti budou zajišťovány především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které budou spolupracovat s Ministerstvem zahraničních věcí. Administrativní a správní výdaje s tím spojené budou hrazeny z rozpočtů jednotlivých resortů a Úřadu pro civilní letectví. Sjednání Protokolu a také ratifikace stávající Dohody o leteckých službách nevyžadují změny v českém právním řádu.

Dvoustranné letecké dohody jsou celosvětově tradičně sjednávány na úrovni vlád jednotlivých států na základě doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). V ČR byly v minulosti letecké dohody tradičně řazeny do kategorie mezinárodních smluv vládních. To platí i o stávající Dohodě o leteckých službách mezi ČR a VSR. Od roku 2006 jsou však letecké dohody na základě stanoviska Legislativní rady vlády řazeny mezi mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie. Protokol je také formálně sjednáván na vládní úrovni, svým obsahem má však v ČR charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, neboť upravuje záležitosti podle článku 49 Ústavy ČR jako je úprava práv a povinností osob (např. právo leteckých podniků využívat intermodální dopravní služby). Protokol se podle Ústavy ČR předkládá před ratifikací prezidentem republiky Parlamentu ČR k vyslovení jeho souhlasu s ratifikací.

Současně s Protokolem se Parlamentu ČR předkládá k vyslovení souhlasu s ratifikací a následně prezidentu republiky k ratifikaci také stávající Dohoda o leteckých službách². Tato mezinárodní smlouva byla schválena podle tehdy platných právních předpisů a jedná se proto o mezinárodní smlouvu vládní kategorie. Její změnu ve formě Protokolu je však potřeba podle současných ústavních požadavků projednat v Parlamentu ČR. Stávající Dohoda o leteckých službách také upravuje záležitosti podle článku 49 Ústavy ČR (např. úprava práv a povinností osob, přepravní práva), a je proto potřeba povýšit její kategorii z mezinárodní smlouvy vládní na mezinárodní smlouvu prezidentskou a zajistit tak přímou vykonatelnost jejích ustanovení. Aby byla celá stávající Dohoda o leteckých službách bezprostředně závazná s přednostní aplikací před zákony, je třeba, aby byla také ona - a nejen její novelizace -

² Sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách bylo schváleno usnesením vlády ČR ze dne 29. ledna 1997 č. 54. Dohoda byla podepsána v Praze dne 23. května 1997 a vstoupila v platnost dne 28. srpna 1997. Ve Sbírce mezinárodních smluv byla publikována sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 72 dne 10. srpna 2001.

schválena podle současných požadavků článku 10 Ústavy ČR. Vyslovením souhlasu Parlamentu ČR s ratifikací a následnou ratifikací předkládaného Protokolu a stávající Dohody o leteckých službách se oba dokumenty stanou součástí právního řádu a bude zajištěna jejich stejná právní síla.

Obsahové vymezení textu Dohody o leteckých službách je následující:

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

Článek 2 definuje použitelnost Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944),

Článek 3 obsahuje vymezení přepravních práv, která si smluvní strany vzájemně vyměnily. Jedná se o právo přeletu přes území druhé smluvní strany, právo přistání na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely, právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze (Seznam linek) cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany.

V článku 4 je obsaženo právo každé smluvní strany určit letecký podnik, který bude provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách, a podmínky, za kterých druhá smluvní strana udělí takto určenému leteckému podniku příslušné provozní oprávnění. *Pozn.: Protokol nahrazuje odstavec 1) tohoto článku novým odstavcem.*

V článku 5 jsou obsaženy podmínky, za kterých je možné odvolat nebo pozastavit vydané provozní oprávnění a výkon práv stanovených v článku 3 Dohody o leteckých službách.

Obecné principy týkající se provozu dohodnutých služeb a stanovení kapacity jsou uvedeny v článku 6. Kapacitní limity podléhají schválení leteckými úřady smluvních stran. Dále tento článek umožňuje využívat leteckým podnikům ujednání o společném označování linek, vyblokování prostoru a o pronájmu.

Pozn.: Protokol do textu dohody nově vkládá článek 6a (Letové řády).

V článku 7 je upravena otázka tarifů, jejich stanovování a schvalování. *Pozn.: Protokol plně nahrazuje text tohoto článku.*

Článek 8 stanoví, že na letecké podniky resp. jejich letadla, cestující, posádky, zavazadla, poštovní zásilky a zboží nacházející se na území státu druhé smluvní strany se vztahují zákony, předpisy a postupy platné na území státu této smluvní strany. Žádná smluvní strana nebude při aplikaci těchto zákonů, předpisů a postupů dávat přednost svým leteckým podnikům.

Článek 9 upravuje recipročně osvobození leteckých podniků resp. jejich letadel, pohonných hmot, mazadel, technického materiálu, náhradních dílů, obvyklého palubního vybavení, zásob a jiných věcí, které jsou používány výhradně v souvislosti s provozem a obsluhou letadla, od dovozních omezení, cel, spotřební daně a jiných dávek a poplatků.

Článek 10 stanoví podmínky, za kterých mohou letecké podniky využívat k provozu dohodnutých služeb pronajatou letadlovou techniku.

Pro účely provozování dohodnutých služeb si smluvní strany podle článku 11 vzájemně uznávají osvědčení a průkazy vztahující se k letadlům a posádkám pokud požadavky pro vydání těchto průkazů a osvědčení odpovídají pravidlům stanoveným Úmluvou o mezinárodním civilním letectví.

Pozn.: Protokol do textu dohody nově vkládá článek 11a (Bezpečnost letectví).

V článku 12 si strany potvrzují závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy.

Článek 13 se týká vzájemného poskytování statistických informací a údajů mezi leteckými úřady smluvních stran.

Oblast prodeje leteckých služeb a převodu finančních prostředků je upravena v článku 14.

Právo leteckého podniku zřídit na území státu druhé strany své zastoupení je stanoveno v článku 15. Oblast pobytu a zaměstnávání personálu podléhá zákonům a předpisům platným na územní příslušného státu.

Pozn.: Protokol do textu dohody nově vkládá článek 15a (Intermodální dopravní služby).

Článek 16 se týká spravedlivého stanovování uživatelských poplatků za použití letišť, služeb řízení letového provozu a jiných zařízení a služeb při výkonu mezinárodní letecké dopravy.

Postup pro provádění konzultací mezi smluvními stranami je stanoven v článku 17.

Článek 18 upravuje postup pro řešení případných sporů, které mohou vyplynout z výkladu nebo provádění dohody.

Článek 19 stanoví pravidla pro provádění změn dohody a definuje postup pro případ, že vstoupí v platnost mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě. *Pozn.: Protokol plně nahrazuje text tohoto článku.*

Článek 20 stanoví podmínky pro ukončení platnosti dohody.

Článek 21 stanoví povinnost registrovat dohodu a jakékoli její změny u Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Článek 22 stanoví podmínky pro vstup v platnost dohody.

Příloha (Seznam linek) k dohodě obsahuje vymezení linek mezi místy na území ČR a místy na území Vietnamu včetně míst mezilehlých a za těmito územími. *Pozn.: Protokol plně nahrazuje text této Přílohy.*

V Praze dne 11. dubna 2012

RNDr. Petr Nečas, v.r.
předseda vlády

P Ř E K L A D

Protokol

mezi

vládou České republiky

a

vládou Vietnamské socialistické republiky

o změně Dohody mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské

socialistické republiky o leteckých službách,

podepsané v Praze 23. května 1997

Vláda České republiky a vláda Vietnamské socialistické republiky, dále uváděné jako „smluvní strany“,

vedeny přáním změnit Dohodu mezi vládou České republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky o leteckých službách, podepsanou v Praze 23. května 1997 („Dohoda o leteckých službách“),

se dohodly takto:

ČLÁNEK I

Článek 4 odst. 1) Dohody o leteckých službách se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

- 1) Každá smluvní strana má právo prostřednictvím svého leteckého úřadu písemně určit druhé smluvní straně jeden nebo více leteckých podniků za účelem provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách a odvolat nebo změnit taková určení.*

ČLÁNEK II

Dohoda o leteckých službách se mění doplněním článku 6a následovně:

ČLÁNEK 6a **LETOVÉ ŘÁDY**

- 1) *Letecký podnik určený jednou smluvní stranou předloží nejméně třicet (30) dnů před zahájením dopravních služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj zamýšlený letový řád, uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup se použije na jakoukoli změnu letového řádu.*
- 2) *Pokud určený letecký podnik požaduje provozovat doplňkové lety k letům uvedeným v letových řádech, musí požádat o povolení letecký úřad druhé smluvní strany. Takový požadavek se obvykle předkládá alespoň dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.*

ČLÁNEK III

Článek 7 Dohody o leteckých službách se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

ČLÁNEK 7 **TARIFY**

- 1) *Tarify pro dohodnuté služby jsou určenými leteckými podniky obou smluvních stran stanovovány v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům, jako jsou náklady na provoz a přiměřený zisk.*
- 2) *Nepožaduje se, aby tarify stanovené na základě odstavce (1) tohoto článku byly předkládány určenými leteckými podniky jedné smluvní strany leteckému úřadu druhé smluvní strany. Bez ohledu na výše uvedené má každá smluvní strana právo zasáhnout tak, aby:*
 - (a) zabránila neodůvodněně diskriminujícím cenám nebo praktikám;*
 - (b) ochránila uživatele od cen, které jsou nepřiměřeně vysoké nebo omezující z důvodu zneužití dominantního postavení; a*
 - (c) ochránila letecké podniky od cen, které jsou uměle nízké vzhledem k dotaci či podpoře nebo, pokud existuje důkaz o záměru omezit hospodářskou soutěž.*
- 3) *Určené letecké podniky jedné smluvní strany na požádání poskytnou leteckému úřadu druhé smluvní strany informace vztahující se ke stanovování tarifů způsobem a ve formě určené tímto úřadem.*

ČLÁNEK IV

Dohoda o leteckých službách se mění doplněním článku 11a následovně:

ČLÁNEK 11a

BEZPEČNOST LETECTVÍ

- 1) *Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v jakékoli oblasti vztahující se na posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne žádosti.*
- 2) *Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudržuje a nevykonává bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů, nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 5 této dohody.*
- 3) *Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem nebo leteckými podniky jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o pronájmu, na dopravních službách do nebo z území státu druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobena inspekci oprávněnými zástupci státu druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „inspekce na stojánce“), za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.*
- 4) *Jestliže jakákoli inspekce na stojánce nebo série inspekci na stojánce povede k vážným obavám, že:*
 - (a) letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou, nebo*
 - (b) nejsou účinně udržovány a vykonávány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,**má smluvní strana provádějící inspekci pro účely článku 33 Úmluvy právo svobodně prohlásit, že požadavky, na jejichž základě byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky za kterých má být letadlo provozováno, nejsou stejné nebo vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.*
- 5) *V případě, že přístup k provedení inspekce na stojánce letadla, provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (3) tohoto článku, je odepřen zástupcem tohoto leteckého podniku, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (4) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.*

- 6) *Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě inspekce na stojance, série inspekci na stojance, odepření přístupu k inspekci na stojance, konzultací nebo jiných zjištění, že pro bezpečný provoz leteckého podniku jsou okamžitá opatření nezbytná.*
- 7) *Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců (2) nebo (6) tohoto článku se zruší jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.*

ČLÁNEK V

Dohoda o leteckých službách se mění doplněním článku 15a následovně:

ČLÁNEK 15a

INTERMODÁLNÍ DOPRAVNÍ SLUŽBY

Určené letecké podniky každé smluvní strany mají povoleno využívat ve spojení s leteckou dopravou cestujících a zboží jakoukoli intermodální dopravu do nebo z jakéhokoli místa na území státu druhé smluvní strany. Tyto letecké podniky si mohou zvolit mezi vykonáváním vlastní intermodální dopravy nebo jejím poskytováním prostřednictvím ujednání, včetně společného označování linek, s jinými dopravci. Tyto intermodální dopravní služby mohou být nabízeny při kombinaci letecké a intermodální dopravy jako přímá dopravní služba a za jednu cenu za předpokladu, že jsou cestující a zasilatelé informováni o poskytovatelích této dopravy.

ČLÁNEK VI

Článek 19 Dohody o leteckých službách se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

ČLÁNEK 19

ZMĚNA

- 1) *Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, vstoupí tato změna, jestliže je dohodnuta mezi smluvními stranami, v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót potvrzujících splnění ústavně předepsaných formalit pro schválení této změny.*
- 2) *Jestliže vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě dotýkající se vztahů mezi oběma smluvními stranami, pozmění se tato dohoda tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy v rozsahu, ve kterém byla tato ustanovení přijata státy obou smluvních stran.*

ČLÁNEK VII

Příloha Dohody o leteckých službách se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

PŘÍLOHA **SEZNAM LINEK**

Oddíl I

Linky dohodnutých služeb provozované v jednom nebo obou směrech leteckými podniky určenými vládou Vietnamské socialistické republiky jsou následující:

<i>Místa ve Vietnamu</i>	<i>Mezilehlá místa</i>	<i>Místa v České republice</i>	<i>Místa za</i>
<i>Jakákoli místa</i>	<i>Jakákoli místa</i>	<i>Jakákoli místa</i>	<i>Jakákoli místa</i>

Oddíl II

Linky dohodnutých služeb provozované v jednom nebo obou směrech leteckými podniky určenými vládou České republiky jsou následující:

<i>Místa v České republice</i>	<i>Mezilehlá místa</i>	<i>Místa ve Vietnamu</i>	<i>Místa za</i>
<i>Jakákoli místa</i>	<i>Jakákoli místa</i>	<i>Jakákoli místa</i>	<i>Jakákoli místa</i>

Poznámky:

1. *Určené letecké podniky každé smluvní strany mohou na jakémkoli nebo všech letech v jednom nebo obou směrech:*
 - a) *vynechat, dle svého uvážení, jakékoli místo na výše uvedených linkách za předpokladu, že dohodnuté služby začínají nebo končí na území státu smluvní strany, která letecký podnik určila;*
 - b) *kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla;*
 - c) *obsluhovat mezilehlá místa, místa za a místa na území států smluvních stran v jakémkoli pořadí.*
2. *Právo určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany dopravovat cestující, zboží a poštovní zásilky mezi místy na území státu druhé smluvní strany a místy na území státu třetích stran se projedná a dohodne mezi leteckými úřady obou smluvních stran.*

ČLÁNEK VIII

Každá smluvní strana oznámí druhé smluvní straně diplomatickou nótou, že ústavně předepsané formality v jejím státě pro schválení tohoto protokolu byly splněny. Tento protokol vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdějšího z těchto dvou oznámení. Tento protokol tvoří nedílnou součást Dohody o leteckých službách.

Dáno v Hanoji dne 22. března 2012 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce anglickém.

**Za vládu
České republiky**

**Za vládu
Vietnamské socialistické republiky**

Protocol

between

the Government of the Czech Republic

and

the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

amending the Agreement between the Government of the Czech Republic

and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam concerning Air

Services, signed in Prague on 23 May 1997

The Government of the Czech Republic and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam, hereinafter referred to as Contracting Parties,

Desiring to amend the Agreement between the Government of the Czech Republic and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam concerning Air Services, signed in Prague on 23 May 1997 (the "Agreement concerning Air Services"),

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Article 4, paragraph 1) of the Agreement concerning Air Services shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

- 1) *Each Contracting Party shall have the right through its aeronautical authorities to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on specified routes and to withdraw or alter such designations.*

ARTICLE II

The Agreement concerning Air Services is amended by the addition of Article 6(bis), as follows:

ARTICLE 6(bis)

TIMETABLES

- 1) *An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof.*
- 2) *If a designated airline wishes to operate supplementary flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.*

ARTICLE III

Article 7 of the Agreement concerning Air Services shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

ARTICLE 7

TARIFFS

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

ARTICLE IV

The Agreement concerning Air Services is amended by the addition of Article 11(bis), as follows:

ARTICLE 11(bis) *AVIATION SAFETY*

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

in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

- 6) *Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.*
- 7) *Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.*

ARTICLE V

The Agreement concerning Air Services is amended by the addition of Article 15(bis), as follows:

ARTICLE 15(bis)

INTERMODAL SERVICES

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Contracting Party. Such airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transport.

ARTICLE VI

Article 19 of the Agreement concerning Air Services shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

ARTICLE 19

AMENDMENT

- 1) *If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed between the Contracting Parties, shall come into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of diplomatic notes confirming that the formalities constitutionally required for approval of this amendment have been complied with.*
- 2) *In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.*

ARTICLE VII

Annex to the Agreement concerning Air Services shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

ANNEX **ROUTE SCHEDULE**

Section I

The routes of the agreed services performed by the airlines designated by the Government of the Socialist Republic of Viet Nam shall be as follows in either or both directions:

<i>Points in Viet Nam</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the Czech Republic</i>	<i>Points Beyond</i>
<i>Any Points</i>	<i>Any Points</i>	<i>Any Points</i>	<i>Any Points</i>

Section II

The routes of the agreed services performed by the airlines designated by the Government of the Czech Republic shall be as follows in either or both directions:

<i>Points in the Czech Republic</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in Viet Nam</i>	<i>Points Beyond</i>
<i>Any Points</i>	<i>Any Points</i>	<i>Any Points</i>	<i>Any Points</i>

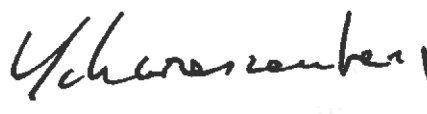
Notes:

1. *The designated airlines of each Contracting Party may, on any or all flights in either or both directions:*
 - a) *omit at their own discretion, any points on the above routes provided that the agreed services begin or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline;*
 - b) *combine different flight numbers within the one aircraft operation;*
 - c) *serve the intermediate, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any order.*
2. *The right of the designated airline of either Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third Parties shall be discussed and agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.*

ARTICLE VIII

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

Done at *HANOI* this *22* day of March 2012 in two originals in English language.



**For the Government
of the Czech Republic**



**For the Government
of the Socialist Republic of Viet Nam**

PŘEKLAD

DOHODA

mezi vládou České republiky

a

vládou Vietnamské socialistické republiky

o leteckých službách

Vláda České republiky a vláda Vietnamské socialistické republiky (dále jen „smluvní strany“),

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

vedeny přáním sjednat Dohodu jako doplněk uvedené Úmluvy za účelem rozvíjení leteckých služeb mezi a za územími jejich států,

se dohodly takto:

Článek 1

Definice

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- a) výraz „Úmluva“ znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví otevřenou k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnující:
 - (i) jakoukoli změnu platnou podle jejího článku 94 (a) a přijatou oběma smluvními stranami, a
 - (ii) jakoukoli přílohu a změnu přijatou podle jejího článku 90, pokud je tato změna nebo příloha v daném čase v platnosti na obou smluvních stranách,

- b) výraz „letecké úřady“ znamená v případě České republiky Ministerstvo dopravy a spojů a v případě Vietnamské socialistické republiky Státní úřad pro civilní letectví Ministerstva dopravy Vietnamu nebo v obou případech kteroukoli osobu nebo orgán pověřené provádět funkce v současné době vykonávané výše uvedenými leteckými úřady nebo funkce podobné,

- c) výraz „určený letecký podnik“ znamená letecký podnik, který byl určen a schválen podle článku 4 této dohody,

- d) výraz „území“ ve vztahu ke státu znamená pevninu (kontinentální a ostrovy), vnitrozemské vody a přilehlé teritoriální vody a vzdušný prostor nad těmito územími, které jsou pod suverenitou tohoto státu,

- e) výraz „letecká dopravní služba“, „mezinárodní letecká dopravní služba“, „letecký podnik“ a „přistání pro potřeby nikoli obchodní“ mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v člancích 2 a 96 Úmluvy,

- f) výraz „tato dohoda“ zahrnuje její Přílohu a jakoukoli změnu Přílohy nebo této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechna odvolání na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu,

- g) výraz „uživatelské poplatky“ znamená poplatek udělovaný leteckým podnikům příslušnými úřady nebo jimi povolený k udělení za poskytnutí letiště nebo jeho zařízení nebo navigační zařízení včetně souvisejících služeb a zařízení pro letadlo, posádku, cestující a náklad,
- h) výraz „tarif“ znamená ceny nebo poplatky, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek), a podmínky, podle kterých se tyto ceny nebo poplatky používají, včetně provizí placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky, a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou,
- i) výraz „kapacita“ ve vztahu k dohodnutým službám znamená kapacitu letadla používaného při takových službách, násobenou počtem frekvencí prováděných tímto letadlem za dané období na lince nebo úseku linky.

Článek 2

Použitelnost Úmluvy

Ustanovení této dohody budou podřízena ustanovením Úmluvy, pokud tato ustanovení budou použitelná pro mezinárodní letecké dopravní služby.

Článek 3

Přepavní práva

(1) Každá smluvní strana poskytuje určenému leteckému podniku druhé smluvní strany následující práva týkající se mezinárodních leteckých dopravních služeb:

- a) právo létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany,
- b) právo přistávat na území státu druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní.

(2) Každá smluvní strana poskytuje určenému leteckému podniku druhé smluvní strany práva dále stanovená v této dohodě za účelem provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb na linkách stanovených v příslušné části seznamu linek přiloženého k této dohodě. Tyto služby a linky jsou dále nazývány „dohodnuté služby“ a „stanovené linky“. Během provozu dohodnuté služby na stanovené lince bude letecký podnik určený kteroukoli smluvní stranou požívat, kromě práv stanovených v odstavci 1 tohoto článku, právo přistávat na území státu druhé smluvní strany, v místech stanovených pro danou linku v seznamu linek této dohody, za účelem naložení a vyložení cestujících a zboží, včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určených nebo pocházejících z místa (míst) na území státu první smluvní strany.

(3) V odstavci 2 tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určeným leteckým podnikům jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestující a zboží včetně poštovních zásilek za úplaty nebo nájemné s určením pro jiné místo na území státu druhé smluvní strany.

(4) V případě ozbrojeného konfliktu, politických změn nebo vývoje nebo zvláštních a neobvyklých okolností, kdy určený letecký podnik jedné smluvní strany nebude schopen poskytovat služby na své obvyklé lince, vynaloží druhá smluvní strana co největší úsilí, aby usnadnila pokračování provozu těchto služeb pomocí povolení dočasných změn linek.

Článek 4

Určení a provozní oprávnění

(1) Každá smluvní strana bude mít právo, prostřednictvím svého leteckého úřadu, písemně určit druhé smluvní straně nejvýše dva letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách a odvolat nebo změnit toto určení.

(2) Po obdržení tohoto určení druhá smluvní strana udělí bez prodlení, podle ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto článku, určenému leteckému podniku potřebná provozní oprávnění.

(3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad běžně a přiměřeně uplatňuje na provoz mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.

(4) Každá smluvní strana bude mít právo odmítnout udělení provozního oprávnění uvedeného v odstavci 2 tohoto článku nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určeným leteckým podnikem, kdykoli řečená smluvní strana nemá důkaz, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku náleží druhé smluvní straně nebo občanům jejího státu.

(5) Jakmile byl letecký podnik takto určen a oprávněn, může začít provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik vyhoví, plně nebo částečně, platným ustanovením této dohody.

Článek 5

Odvolání nebo pozastavení provozních oprávnění

(1) Letecký úřad každé smluvní strany bude mít právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 3 odst. 2 této dohody určenému leteckému podniku druhé smluvní strany nebo uložit pro využívání těchto práv dočasně nebo trvale podmínky, které považuje za nezbytné, jestliže:

- a) nebude prokázáno, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola leteckého podniku náleží smluvní straně, která určila tento letecký podnik, nebo občanům jejího státu, nebo
- b) tento letecký podnik nedodrží právní předpisy státu smluvní strany, která uvedená práva udělila, nebo
- c) letecký podnik jiným způsobem nedodrží podmínky pro provoz služeb stanovené touto dohodou.

(2) Pokud nebude nutno provést okamžité odvolání, pozastavení nebo uložení podmínek uvedených v odstavci 1 tohoto článku k zabránění dalšímu porušování právních předpisů, budou tato práva uplatněna pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Tato konzultace bude zahájena do šedesáti (60) dnů ode dne požadavku.

Článek 6

Pravidla provozu dohodnutých služeb

(1) Určené letecké podniky obou smluvních stran budou mít právo nasazení stejné kapacity a spravedlivou a stejnou možnost provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách mezi územími jejich států.

(2) Při provozování dohodnutých služeb bude určený letecký podnik každé smluvní strany brát ohled na zájmy určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, aby nepřiměřeně nenarušil služby později poskytované na celé nebo části téže linky.

(3) Dohodnuté služby poskytované určeným leteckým podnikem smluvní strany se budou těsně opírat o požadavky veřejnosti na provoz na stanovených linkách a jejich hlavním cílem bude poskytnutí přiměřeného využití kapacit postačujících k zajištění běžných a rozumně očekávaných požadavků na přepravu cestujících a zboží, včetně poštovních zásilek, mezi územími států smluvních stran. Opatření pro přepravu cestujících a zboží, včetně poštovních zásilek, vzatých na palubu a vyložených v těch místech stanovených linek, která se nacházejí na území jiných států než těch, které určil letecký podnik, bude provedeno v souladu s obecnými zásadami tak, že kapacita bude ve vztahu k:

- a) přepravním požadavkům na území a z území státu smluvní strany, která určila letecký podnik.
- b) přepravním požadavkům oblasti, kterou dohodnuté dopravní služby prolétávají po přihlédnutí k dopravním službám provozovaným leteckými podniky jiných států této oblasti, a
- c) požadavkům vyplývajícím z přímého provozu leteckých podniků.

(4) Celková kapacita nabízená na dohodnutých službách určenými leteckými podniky smluvních stran bude společně stanovena podle výše uvedených principů leteckými úřady smluvních stran před zahájením provozu.

(5) Při provozování nebo nabízení schválených služeb k prodeji na dohodnutých linkách může určený letecký podnik jedné smluvní strany vstoupit do společných marketingových ujednání, jako jsou blocked-space, code-sharing, nebo ujednání o pronájmu s leteckým podnikem nebo podniky třetí strany za podmínky, že všechny letecké podniky, jichž se týká toto ujednání, vlastní příslušná oprávnění a splňují požadavky běžně požadované pro činnosti zahrnuté v těchto ujednáních.

Článek 7

Tarify

(1) Tarify pro jakékoli dohodnuté služby budou stanoveny v přiměřené výši, přičemž bude náležitě přihlíženo ke všem v úvahu přicházejícím činitelům, jako jsou náklady na provoz, přiměřený zisk, povaha služeb, jako je rychlost a cestovní pohodlí, a tarify jiných leteckých podniků pro jakoukoli část stanovených linek.

(2) Tarify budou stanoveny v souladu s následujícími opatřeními:

- a) Tarify použité v odstavci 1 tohoto článku, spolu se sazbami zprostředkovatelských odměn použitých ve spojení s nimi, mohou být, s ohledem na každou stanovenou linku a její část, dohodnuty mezi zúčastněnými určenými leteckými podniky a této dohody může být dosaženo přímo podle postupů Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) pro stanovování tarifů.
- b) Takto dohodnuté tarify budou předloženy ke schválení leteckým úřadům smluvních stran nejméně šedesát (60) dní před předpokládaným datem jejich zavedení. Ve zvláštních případech může být tato lhůta snížena po dohodě mezi uvedenými úřady.
- c) Toto schválení může být vydáno výslovně. Pokud žádný z leteckých úřadů nevysloví nesouhlas do třiceti (30) dnů od data předložení, v souladu s odstavcem 2 písm. b) tohoto článku budou tyto tarify považovány za schválené. Pokud bude lhůta pro předložení zkrácena, jak je stanoveno v odstavci 2 písm. b), mohou se letecké úřady dohodnout, aby lhůta pro oznámení nesouhlasu byla kratší než třicet (30) dní.

- d) Pokud nemůže být tarif dohodnut v souladu s ustanoveními odstavce 2 písm. a) tohoto článku nebo pokud během období platného v souladu s odstavcem 2 písm. c) tohoto článku, uvědomí jeden letecký úřad druhý letecký úřad o neschválení tarifu dohodnutého v souladu s ustanoveními odstavce 2 písm. c) tohoto článku, letecké úřady smluvních stran se pokusí stanovit tarif po vzájemné dohodě.
- e) Pokud se letecké úřady nebudou moci dohodnout na tarifu předloženém podle odstavce 2 písm. b) tohoto článku nebo na stanovení tarifu podle odstavce 2 písm. d) tohoto článku, bude spor urovnán v souladu s ustanoveními článku 17 této dohody.
- f) Tarif stanovený podle ustanovení tohoto článku zůstane v platnosti do doby, než bude stanoven nový tarif. Nicméně platnost tarifu nebude na základě tohoto odstavce prodloužena o více než dvanáct (12) měsíců po datu, k němuž by jinak platnost tarifu skončila.

Článek 8

Použití právních předpisů a postupů

(1) Právní předpisy a postupy státu jedné smluvní strany upravující vstup na území jejího státu, pobyt na něm nebo výstup z území jejího státu letadel jejího určeného leteckého podniku provozujícího mezinárodní leteckou dopravu nebo vztahující se na provoz a létání těchto letadel uvnitř jeho území budou uplatňovány vůči letadlům určeného leteckého podniku druhé smluvní strany a budou dodržovány těmito letadly při vstupu nebo výstupu z území státu nebo pobytu na území státu první smluvní strany.

(2) Právní předpisy a postupy jedné smluvní strany upravující vstup na území jejího státu, pobyt na něm, tranzit nebo výstup cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, stejně jako právní předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovatelsví a vystěhovatelsví, pasů, cel, měnových a zdravotních nebo hygienických opatření se budou vztahovat na cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky dopravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo během pobytu na území státu první smluvní strany.

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

Článek 9

Celní ustanovení

(1) Každá smluvní strana na základě reciprocity osvobodí určený letecký podnik druhé smluvní strany od dovozních omezení, cla, spotřební daně, inspekčních poplatků a celostátních dávek a poplatků, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně alkoholu, tabáku, nápojů a jiných výrobků určených v omezeném množství k prodeji cestujícím za letu) a jiné věci, které jsou určeny k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany provozujícího dohodnuté služby, stejně tak jako tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky leteckého podniku a obvyklý náborový materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.

(2) Od těchto dávek a daní budou také osvobozeny s výjimkou poplatků odpovídajících vykonávané službě:

- a) zásoby letadla vzaté na palubu na území státu kterékoli smluvní strany v rámci omezení stanoveného úředními orgány uvedené smluvní strany a určené k použití na palubě letadla provozovaného na stanovené lince druhé smluvní strany,
- b) náhradní díly dopravené na území státu kterékoli smluvní strany pro údržbu nebo opravu letadla použitého na stanovené lince určeným leteckým podnikem (podniky) druhé smluvní strany,
- c) pohonné hmoty a mazadla určená pro doplnění do letadla provozovaného na stanovené lince určeným leteckým podnikem (podniky) druhé smluvní strany, i když budou tyto zásoby použity na část cesty podniknuté přes území státu smluvní strany, na kterém byly vzaty na palubu.

Může být požadováno, aby materiály výše uvedené v písmenech a), b), c) byly pod celním dozorem nebo kontrolou.

(3) Obvyklé palubní vybavení, stejně jako materiál a zásoby uložené na palubě letadla kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu této smluvní strany. V každém případě mohou být uloženy pod dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.

Článek 10

Provoz pronajatých letadel

(1) Pokud se určený letecký podnik uchází o používání letadla jiného, než má ve svém vlastnictví pro jím poskytované služby, bude mu poskytnuto pouze za následujících podmínek:

- a) tato ujednání neumožní leteckému podniku ze třetí země, tj. pronajímateli přístup k přepravním právům, která pro něj nejsou jakkoliv dostupná,
- b) finanční prospěch získaný leteckým podnikem pronajímatele nebude závislý na zisku nebo ztrátě z provozu určeného leteckého podniku, a
- c) zodpovědnost za trvalou způsobilost k letu a náležitá pravidla pro provoz a údržbu kteréhokoli pronajatého letadla provozovaného leteckým podnikem určeným leteckým úřadem jedné smluvní strany bude stanovena tak, aby vyhověla oběma leteckým úřadům.

(2) Určenému leteckému podniku se na druhé straně nezakazuje poskytovat služby při použití pronajatého letadla za předpokladu, že jakákoli sjednaná leasingová ujednání vyhoví výše uvedeným podmínkám.

Článek 11

Uznání osvědčení a průkazů

Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané nebo potvrzené jednou smluvní stranou a dosud platné budou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provoz dohodnutých služeb na stanovených linkách za předpokladu, že tato osvědčení nebo průkazy byly vydány nebo uznány za platné podle pravidel platných podle Úmluvy. Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro lety nad územím svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou.

Článek 12

Ochrana civilního letectví

(1) Zajištění bezpečnosti civilních letadel, jejich cestujících a posádek je základním předpokladem provozu mezinárodních leteckých dopravních služeb. Smluvní strany znovu zdůrazňují, že jejich závazky chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy (zvláště pak jejich závazky vůči Chicagské Úmluvě, Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadla, podepsané v Haagu dne 16. prosince 1970, a Úmluvy o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu dne 23. září 1971) a jakékoli další mnohostranné dohody upravující ochranu civilního letectví, které jsou závazné pro obě smluvní strany, tvoří nedílnou součást této dohody.

(2) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiných nezákonných činů proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

(3) Smluvní strany budou ve vzájemných vztazích jednat v souladu s ustanoveními o ochraně civilního letectví, stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě, v rozsahu, v němž jsou tato bezpečnostní opatření pro smluvní strany závazná; budou vyžadovat, aby provozovatelé letadel jejich registrace nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo obchodní činnosti nebo stálé sídlo na území jejich států, a provozovatelé letišť na území jejich států jednali v souladu s těmito ustanoveními o ochraně civilního letectví.

(4) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že může být požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně civilního letectví uvedená výše v odstavci 3 vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na území jejího státu.

(5) Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu budou účinně uplatňována odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování a nakládání.

(6) Každá smluvní strana bude s porozuměním posuzovat jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.

(7) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.

(8) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu civilního letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody nebo naléhavá hrozba bezpečnosti civilního letectví bude důvodem k uplatnění článku 5 této dohody.

Článek 13

Poskytování statistik

Letecký úřad jedné smluvní strany poskytne na žádost leteckého úřadu druhé smluvní strany periodické nebo jiné podobné statistické údaje, které mohou být rozumně požadovány za účelem posouzení nabízené kapacity na dohodnuté službě určeným leteckým podnikem první smluvní strany.

Článek 14

Prodej služeb a převod finančních prostředků

(1) Na základě patřičných oprávnění podle příslušných vnitrostátních právních předpisů a na základě zásady reciprocity bude mít určený letecký podnik jedné smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území státu druhé smluvní strany buď přímo, nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů a kterákoli osoba bude moci svobodně zakoupit tuto přepravu v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně uznané devizovými předpisy platnými na daném území.

(2) Určené letecké podniky smluvních stran budou mít právo konvertovat a převést na území svého státu přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území státu druhé smluvní strany. Převod bude uskutečněn v souladu s devizovými předpisy platnými na území státu druhé smluvní strany podle tržního devizového kurzu platného v době uskutečnění převodu. Skutečný převod po obdržení povolení bude proveden bez prodlení a nebude podléhat jakýmkoli poplatkům s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.

(3) V případě, že platby mezi smluvními stranami budou upraveny zvláštní dohodou, bude použita tato zvláštní dohoda.

Článek 15

Zastoupení leteckého podniku

(1) Určený letecký podnik jedné smluvní strany bude mít právo zřídit na území státu druhé smluvní strany kancelář svého zastoupení. Toto zastoupení může obsahovat obchodní, provozní a technický personál.

(2) Určený letecký podnik nebo podniky jedné smluvní strany budou oprávněny v souladu s právními předpisy a nařízeními státu druhé smluvní strany týkajícími se pobytu a zaměstnání přivést a udržovat na území státu druhé smluvní strany obchodní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný k provozování leteckých dopravních služeb.

Článek 16

Uživatelské poplatky

(1) Žádná smluvní strana nevalí nebo nepovolí uvalit na určený letecký podnik druhé smluvní strany uživatelské poplatky vyšší než ty, které vyžaduje od vlastních leteckých podniků provozujících obdobné mezinárodní letecké dopravní služby.

(2) Letecký úřad každé smluvní strany bude podporovat konzultace o uživatelských poplatcích mezi úřady odpovědnými za stanovení poplatků a leteckými podniky používajícími služby a zařízení poskytovaná těmito úřady, a když to bude možné, prostřednictvím organizací zastupujících letecké podniky. Rozumné oznámení návrhů na změnu uživatelských poplatků by mělo být dáno k dispozici uživatelům, aby mohli vyjádřit svůj názor před přijetím těchto změn.

(3) Žádná smluvní strana neposkytne výhody žádnému jinému zahraničnímu nebo vlastnímu leteckému podniku oproti leteckému podniku druhé smluvní strany, konajícímu podobné mezinárodní letecké dopravní služby, při užívání letišť, letových cest, leteckých provozních služeb a souvisejících zařízení nacházejících se pod její kontrolou.

Článek 17

Konzultace

(1) Letecké úřady obou smluvních stran budou v duchu úzké spolupráce čas od času ve spojení, které se může uskutečnit jednáním nebo písemně, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech záležitostech ovlivňujících provádění této dohody.

(2) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace ke kterémukoli problému týkajícímu se této dohody. Tyto konzultace budou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů od data, kdy žádost obdrží druhá smluvní strana, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

Článek 18

Řešení sporů

(1) Jakýkoli spor týkající se výkladu nebo provádění této dohody nebo její Přílohy bude řešen přímým jednáním mezi leteckými úřady smluvních stran. Pokud letecké úřady nedospějí k dohodě, bude spor řešen diplomatickou cestou.

(2) Nemůže-li být spor vyřešen v souladu s odstavcem 1, bude na žádost kterékoli smluvní strany předložen rozhodčímu soudu.

(3) Tento rozhodčí soud bude ustaven následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tito dva členové se dohodnou na státním příslušníkovi třetího státu, kterého vlády smluvních stran jmenují předsedou. Členové budou jmenováni do dvou měsíců a předseda do tří měsíců ode dne, ke kterému kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.

(4) Nebudou-li lhůty stanovené výše v odstavci 3 dodrženy, může kterákoli smluvní strana, nebude-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby učinil nezbytná jmenování. Je-li prezident občanem státu některé ze smluvních stran nebo cokoliv mu jinak brání v plnění této funkce, učiní nezbytná jmenování viceprezident, který ho zastupuje.

(5) Rozhodčí soud rozhodne většinou hlasů. Jeho rozhodnutí budou závazná pro smluvní strany. Každá smluvní strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako své zastoupení při rozhodčím řízení. Náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady ponесou smluvní strany stejnými díly. Ve všech ostatních záležitostech si rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

(6) Pokud kterákoli ze smluvních stran nevyhoví jakémukoli rozhodnutí přijatému podle odstavce 5 tohoto článku, bude moci letecký úřad druhé smluvní strany omezit, odeprít nebo zrušit jakákoliv práva nebo výhody udělené prostřednictvím této dohody určenému leteckému podniku první smluvní strany, která nedostala svým závazkům.

Článek 19

Změna

(1) Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit kterékoli ustanovení této dohody, vstoupí tato změna, jestliže je dohodnuta mezi smluvními stranami, v platnost po potvrzení výměnou diplomatických nót.

(2) Změny v Příloze k této dohodě mohou být dohodnuty přímo mezi leteckými úřady smluvních stran. Vstoupí v platnost po potvrzení výměnou diplomatických nót.

(3) Jestliže vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě týkající se vztahů mezi oběma smluvními stranami, bude tato dohoda pozměněna tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy v rozsahu, ve kterém byla ustanovení této mnohostranné úmluvy přijata oběma smluvními stranami.

Článek 20

Ukončení platnosti

Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení bude zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost Dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po datu přijetí oznámení druhou smluvní stranou, nebude-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení platnosti vzato zpět na základě dohody mezi smluvními stranami. V případě, že chybí potvrzení o přijetí druhou smluvní stranou, bude oznámení považováno za přijaté čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno generálnímu tajemníkovi Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 21

Registrace

Tato Dohoda a jakékoli její následné změny budou registrovány u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 22

Vstup v platnost

(1) Smluvní strany si vzájemně písemně oznámí, že ústavně předepsané formality pro schválení této dohody byly v jejich státech splněny. Tato dohoda vstoupí v platnost dnem přijetí pozdějšího z těchto dvou oznámení.

(2) Jakmile vstoupí tato dohoda v platnost, pozbude ve vztazích mezi Českou republikou a Vietnamskou socialistickou republikou platnosti Dohoda o civilní letecké dopravě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Vietnamské socialistické republiky, podepsaná v Praze dne 24. ledna 1978.

Na důkaz čehož níže podepsaní, jsouce náležitě zmocnění svými příslušnými vládami, podepsali tuto dohodu.

Dáno v Praze dne 23. května 1997 ve dvou původních vyhotoveních v jazyce anglickém.

Za vládu
České republiky

Ing. Ivan Foltýn v. r.
náměstek ministra dopravy
a spojů

Za vládu
Vietnamské socialistické
republiky

Ong Dao Manh Nhuong v. r.
náměstek ředitele Správy
civilního letectví

PŘÍLOHA**SEZNAM LINEK****1. Oddíl 1**

Linky provozované určeným leteckým podnikem Vietnamské socialistické republiky:

Počáteční místa	Mezilehlá místa	Místa určení	Místa za
Místa ve Vietnamu	Dvě místa	Jedno místo v České republice	Jedno místo

2. Oddíl 2

Linky provozované určeným leteckým podnikem České republiky:

Počáteční místa	Mezilehlá místa	Místa určení	Místa za
Místa v České republice	Dvě místa	Jedno místo ve Vietnamu	Jedno místo

Poznámky:

1. Určený letecký podnik kterékoli smluvní strany může na kterémkoli nebo všech letech vynechat přistání v kterémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že služba na této lince začíná a končí na území státu této smluvní strany.
2. Právo určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany dopravovat cestující, zboží a poštovní zásilky mezi místy na území státu druhé smluvní strany a místy na území státu třetí země bude projednáno a dohodnuto leteckými úřady obou smluvních stran.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Czech Republic and the Government of the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties");

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1**DEFINITIONS**

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

- a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Czech Republic, the Ministry of Transport and Communications and in the case of the Socialist Republic of Vietnam, the Civil Aviation Administration of Vietnam or, in both cases, any person or body who may be authorized to perform any functions at present exercise by the above-mentioned authorities or similar functions;
- c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- d) the term "territory" in relation to a State means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that State;
- e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;

- g) the term "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, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.
- h) The term "tariff" referred hereinafter means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remunerations and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage.
- i) the term "capacity" in relation to agreed services means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

ARTICLE 2

APPLICABILITY OF THE CHICAGO CONVENTION

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

GRANT OF RIGHTS

- 1) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- 2) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination, destined for or coming from point(s) in the territory of the first Contracting Party.
- 3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
- 4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal route, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4**DESIGNATION AND AUTHORIZATION OF AIRLINES**

- 1) Each Contracting Party shall have the right through its aeronautical authorities to designate in writing to the other Contracting Party up to two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
- 2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorizations.
- 3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.
- 4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 (2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
- 5) When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with , in whole or in part, the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5**REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATIONS**

- 1) Aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of those rights:
 - a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
 - b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations applied by the Contracting Party granting those rights; or
 - c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- 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 or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

ARTICLE 6

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

- 1) There shall be fair and equal opportunity, and equal capacity entitlement, for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
- 2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- 3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, between the territories of the Contracting Parties. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airlines shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;
 - b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
 - c) the requirements of through airline operation.

- 4) The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be jointly determined in accordance with the above-mentioned principles by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before commencement of the operations.
- 5) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with an airline or airlines of either Party, provided that all airlines in such arrangement hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to activities under such arrangement.

ARTICLE 7

TARIFFS

- 1) The tariffs on any agreed services shall be established at reasonable levels due to regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service such as standards of speed and accommodation, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.
- 2) The tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions:
 - a) The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them may be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned, and such agreement may be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.
 - b) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
 - c) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (2)b of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 2(b), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

- d) If a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2(a) of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 2(c) of this Article, one aeronautical authorities gives the other aeronautical authorities notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2(c) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by mutual agreement.
- e) If the aeronautical authorities cannot agree on tariff submitted to them under paragraph 2(b) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 2(d) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.
- f) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

ARTICLE 8**APPLICATION OF LAWS, REGULATIONS AND PROCEDURES**

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

ARTICLE 9

CUSTOMS PROVISIONS

- 1) Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.
- 2) There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting-Party;
 - b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
 - c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraph a), b), c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

- 3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In each case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 10**OPERATION OF LEASED AIRCRAFT**

- 1) When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the services provided hereunder, this will only be done on the following conditions:
 - a) that such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline of third party access to traffic rights not otherwise available to that airline;
 - b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned; and
 - c) responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by the Aeronautical Authorities of one Contracting Parties will be established to the satisfaction of both Aeronautical Authorities.
- 2) A designated airline is not otherwise prohibited from providing services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed above.

ARTICLE 11**RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES**

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or validated by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified route, provided always that such certificates or licenses were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 12

AVIATION SECURITY

- 1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, 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) and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties form an integral part of this Agreement.
- 2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- 3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

- 4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party.
- 5) Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.
- 6) Each Contracting Party shall also give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
- 7) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- 8) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement or an urgent threat to the security of civil aviation shall constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 13**PROVISION OF STATISTICS**

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting party referred to first in this Article.

ARTICLE 14**SALES AND TRANSFER OF FUNDS**

- 1) Subject to appropriate authorization in accordance with the respective national laws and regulations and on the basis of reciprocity the designated airline of one Contracting Party shall be free to sell its air transport services in the territory of the other Contracting Party; either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such transportation in the local currency or in any freely convertible currency authorized by foreign exchange regulations in force in that territory.
- 2) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit, on demand, to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party. The transfer shall be made in accordance with the foreign exchange regulations in force in the territory of this other Contracting Party at the foreign exchange market rate applicable at the time of transfer being made. Actual transfer on receipt of approval shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
- 3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

ARTICLE 15**AIRLINE REPRESENTATION**

- 1) The designated airline of either Contracting Party shall have the right to establish representative offices in the territory of the other Contracting Party. Those representative offices may include commercial, operational and technical staff.
- 2) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

ARTICLE 16**USER CHARGES**

- 1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
- 2) Aeronautical authorities of each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made.
- 3) In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 17**CONSULTATION**

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

ARTICLE 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

- 1) Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
- 2) If the dispute cannot be settled in accordance with paragraph (1) above, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.
- 3) Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.
- 4) If the periods specified in paragraph (3) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

- 5) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.
- 6) If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the designated airline of the Contracting Party in default.

ARTICLE 19

AMENDMENT

- 1) If either of the Contracting Parties consider it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed between the Contracting Parties, shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
- 2) Amendments to the Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
- 3) In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

ARTICLE 20**TERMINATION**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization. In such case, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of the receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21**REGISTRATION**

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

ARTICLE 22**ENTRY INTO FORCE**

- 1) The Contracting Parties shall notify each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with. This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the latter of these two notifications.
- 2) As soon as this Agreement comes into force , the Air Transport Agreement between the Government of the Czechoslovak Socialist Republic and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, signed in Prague on 24, January 1978, shall be terminated in respect of the Czech Republic and the Socialist Republic of Vietnam.

Done in duplicate at Prague this 23rd day of May 1997 in the English language.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
CZECH REPUBLIC**

Ivan Foltýn
Deputy Minister of Transport and
Communications

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**

Ong Dao Manh Nhuong
Deputy Director of the Civil Aviation
Administration

ANNEX

ROUTE SCHEDULE1. Section 1

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

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points Beyond</u>
Points in Czech Republic	Two points	One point in Vietnam	One point

2. Section 2

Routes to be operated by the designated airline of the Socialist Republic of Vietnam:

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points Beyond</u>
Points in Vietnam	Two points	One point in Czech Republic	One point

Notes:

1. The designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the service on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.
2. The right of the designated airline of either Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and the points in the territory of the Third Parties shall be discussed and agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.