

**44****SDĚLENÍ****Ministerstva zahraničních věcí**

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 13. října 2010 byl v Praze podepsán Protokol mezi vládou České republiky a vládou Státu Kuvajt o změně Dohody o letecké dopravě mezi vládou České republiky a vládou Státu Kuvajt, podepsané v Praze 3. července 1997<sup>1)</sup>).

S Protokolem vyslovil souhlas Parlament České republiky a prezident republiky Protokol ratifikoval.

Protokol vstupuje v platnost na základě svého článku XII dne 4. listopadu 2018.

Anglické znění Protokolu a jeho překlad do českého jazyka se vyhláší současně.

---

<sup>1)</sup> Dohoda o letecké dopravě mezi vládou České republiky a vládou Státu Kuvajt, podepsaná v Praze dne 3. července 1997, byla vyhlášena pod č. 62/2005 Sb. m. s.

# Protocol

between

**the Government of the Czech Republic**

and

**the Government of the State of Kuwait**

**amending the Air Transport Agreement between the Government of the  
Czech Republic and the Government of the State of Kuwait,**

**signed at Prague on 3 July 1997**

The Government of the Czech Republic and the Government of the State of Kuwait, hereinafter referred to as Contracting Parties,

Desiring to amend the Air Transport Agreement between the Government of the Czech Republic and the Government of the State of Kuwait, signed in Prague on 3 July 1997 (the “Air Transport Agreement”),

Have agreed as follows:

## ARTICLE I

Article 1, paragraph (iii) of the Air Transport Agreement shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

- (iii) *the term “designated airline” means an airline or airlines that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate the agreed air services on the routes specified in accordance with Article 2 of this Agreement;*

## ARTICLE II

Article 1 of the Air Transport Agreement shall be amended by the addition of new paragraphs (x), (xi), (xii) and (xiii):

- (x) *the term “user charge” means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property, or facilities;*
- (xi) *“Reference to Nationals” - references in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Union Member States;*
- (xii) *“Reference to Airlines” - references in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Government of Czech Republic;*
- (xiii) *the term “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.*

## ARTICLE III

Article 3 of the Air Transport Agreement shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

### ARTICLE 3

#### DESIGNATION AND AUTHORISATION

- (1) *Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.*
- (2) *Such designation shall be effected by virtue of written notification between the Contracting Parties.*
- (3) *The airline or airlines designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that they are qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.*
- (4) *On receipt of such designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:*
  - (a) *in the case of an airline designated by the State of Kuwait:*
    - (i) *the airline is established in the territory of the State of Kuwait and has a valid Operating License in accordance with law of the State of Kuwait; and*
    - (ii) *the State of Kuwait exercises and maintains effective regulatory control of the airline and is responsible for issuing its Air Operator's Certificate;*
  - (b) *in the case of an airline designated by the Czech Republic:*

- (i) *the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with European Union law; and*
  - (ii) *effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation.*
- (5) *When an airline has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.*

#### ARTICLE IV

Article 4 of the Air Transport Agreement shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

#### ARTICLE 4

#### REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATION

- (1) *Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization, suspend the exercise of the rights granted in this Agreement to an airline designated by the other Contracting Party, or impose such conditions on the exercise of these rights as it may deem necessary where:*
- (a) *in the case of an airline designated by the State of Kuwait:*
    - (i) *the airline is not established in the territory of the State of Kuwait or does not have a valid Operating Licence in accordance with law of the State of Kuwait; or*
    - (ii) *the State of Kuwait is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the airline or is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate;*
  - (b) *in the case of an airline designated by the Czech Republic:*
    - (i) *the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with the European Union law; or*
    - (ii) *effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or*
    - (iii) *the airline is already authorised to operate under a bilateral Air Services Agreement between the State of Kuwait and another European Union Member State and the State of Kuwait can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another European Union Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral Agreement between the State of Kuwait and that other European Union Member State; or*
    - (iv) *the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral Air Services Agreement between the State of Kuwait and that European Union Member State, and that*

*European Union Member State has denied traffic rights to the airlines designated by the State of Kuwait;*

- (c) *in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement, especially with Articles on Aviation Safety and Security;*

*provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.*

- (2) *In the event of action by one Contracting Party under this Article, the other rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.*

## ARTICLE V

Article 6 of the Air Transport Agreement shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

### ARTICLE 6

#### AVIATION SECURITY

- (1) *The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their obligations to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.*
- (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 or, in the case of the Czech Republic, operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.*

- (4) *Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in the paragraph above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that Contracting Party. For entry into, departure from, or while within the territory of the State of Kuwait, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the laws and regulations in force in that country. For entry into, departure from, or while within the territory of the Czech Republic, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the laws and regulations in force in that country including European Union law. 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. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.*
- (5) *When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.*
- (6) *When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. These consultations will be aimed to reach an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of worry and to adopt in the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.*
- (7) *Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.*

## ARTICLE VI

Article 7 of the Agreement shall be amended by the addition of new paragraph (3):

- (3) *If the privileges or condition of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 18 of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.*

## ARTICLE VII

The Air Transport Agreement is amended by the addition of Article 7(bis), as follows:

### *ARTICLE 7(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 Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.*
- (3) *Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under the lease agreement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of 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 Convention, or*
  - (b) *there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,**the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.*
- (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.*
- (8) *Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.*

#### **ARTICLE VIII**

Article 12 of the Air Transport Agreement shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

#### **ARTICLE 12**

##### **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, 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 IX**

The Air Transport Agreement is amended by the addition of Article 13(bis), as follows:

**ARTICLE 13(bis)****CO-OPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS**

- (1) *In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as code-sharing with:*
- *an airline or airlines of either Contracting Party; or*
  - *an airline or airlines of a third country*
- provided that all airlines in such arrangements:*
- *hold the appropriate authority to operate on the routes or segments concerned;*
  - *meet the requirements normally applied to such arrangements; and*
  - *in respect of any tickets sold, make it clear to the purchaser at the point of sale, which airlines will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.*
- (2) *All co-operative marketing arrangements shall hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements. Such arrangements shall be filed for approval with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before its proposed introduction.*

**ARTICLE X**

Article 18 of the Air Transport Agreement shall be amended by replacing it, in its entirety, with the following:

**ARTICLE 18****CONSULTATIONS**

- (1) *Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve closer cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.*
- (2) *Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or the Annex (Schedule). Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request. Any amendment to this Agreement or the Annex (Schedule) agreed to as a result of such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of diplomatic notes indicating such approval.*

## ARTICLE XI

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

**ANNEX**  
**SCHEDULE**

**Section 1:**

*Routes to be operated by the designated airlines of **the State of Kuwait** in both directions:*

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
<i>Points in the State of Kuwait</i>	<i>Any Points</i>	<i>Points in the Czech Republic</i>	<i>Any Points</i>

**Section 2:**

*Routes to be operated by the designated airlines of **the Czech Republic** in both directions:*

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
<i>Points in the Czech Republic</i>	<i>Any Points</i>	<i>Points in the State of Kuwait</i>	<i>Any Points</i>

**Notes:**

- (i) *Intermediate points and points beyond may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights provided that the agreed services on these routes begin or terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.*
- (ii) *The designated airlines of either Contracting Party, on any or all flights, may exercise fifth freedom traffic rights at any of the intermediate and/or beyond points.*

**ARTICLE XII**

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 Air Transport Agreement.

Done at Prague this 13<sup>th</sup> day of October 2010 in two originals in English language.

**For the Government  
of the Czech Republic**

**For the Government  
of the State of Kuwait**

**Jaromír Štolc**  
**Director of Civil Aviation Department**  
**Ministry of Transport**

**Nabil Al-Zamel**  
**Deputy Director of Civil Aviation**  
**for Aviation Safety**  
**and Air Transport Affairs**

PŘEKLAD

## Protokol

mezi

vládou České republiky

a

vládou Státu Kuvajt

**o změně Dohody o letecké dopravě mezi vládou České republiky a vládou  
Státu Kuvajt, podepsané v Praze 3. července 1997**

Vláda České republiky a vláda Státu Kuvajt, dále uváděné jako smluvní strany,  
vedeny přáním změnit Dohodu o letecké dopravě mezi vládou České republiky a vládou Státu  
Kuvajt, podepsanou v Praze 3. července 1997 („dohoda o letecké dopravě“),  
se dohodly takto:

### ČLÁNEK I

Článek 1 odst. (c) Dohody o letecké dopravě se v plném rozsahu nahrazuje následujícím  
textem:

- (c) *výraz „určený letecký podnik“ znamená letecký podnik nebo letecké podniky, které  
jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně v souladu s článkem 3 této  
dohody jako letecké podniky oprávněné provozovat dohodnuté letecké služby na  
linkách stanovených v souladu s článkem 2 této dohody,*

## ČLÁNEK II

Článek 1 dohody o letecké dopravě se mění doplněním nových odstavců (j), (k), (l) a (m):

- (j) výraz „uživatelský poplatek“ znamená poplatek uložený leteckým podnikům za použití letiště, leteckých navigačních služeb nebo zařízení či služeb ochrany civilního letectví,
- (k) „Odkaz na státní příslušníky“ – odkazy v této dohodě na státní příslušníky České republiky musí být chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropské unie,
- (l) „Odkaz na letecké podniky“ – odkazy v této dohodě na letecké podniky České republiky musí být chápány jako odkazy na letecké podniky určené vládou České republiky,
- (m) výraz „smlouvy EU“ znamená Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o fungování Evropské unie.

## ČLÁNEK III

Článek 3 dohody o letecké dopravě se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

### ČLÁNEK 3

#### URČENÍ A OPRÁVNĚNÍ

- (1) Každá smluvní strana má právo písemně určit druhé smluvní straně letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem.
- (2) Toto určení se provádí písemným oznámením mezi smluvními stranami.
- (3) Letecký podnik nebo letecké podniky určené jednou smluvní stranou mohou být požádány, aby prokázaly druhé smluvní straně, že jsou způsobilé dodržovat podmínky předepsané zákony a předpisy, které obvykle tato smluvní strana uplatňuje pro provozování mezinárodních leteckých služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
- (4) Po přijetí takového určení letecký úřad druhé smluvní strany udělí v co nejkratší době příslušná oprávnění a povolení, za předpokladu že:
  - (a) v případě leteckého podniku určeného Státem Kuvajt:
    - (i) je tento letecký podnik usazen na území Státu Kuvajt a má platnou provozní licenci v souladu s právem Státu Kuvajt a
    - (ii) Stát Kuvajt vykonává a udržuje skutečnou regulatorní kontrolu tohoto leteckého podniku a je odpovědný za vydání jeho osvědčení leteckého dopravce,
  - (b) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou:

- (i) *je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie a*
  - (ii) *skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad.*
- (5) *Jakmile byl letecký podnik takto určen a oprávněn podle tohoto článku, může kdykoliv zahájit provozování dohodnutých služeb v souladu s ustanoveními této dohody.*

#### ČLÁNEK IV

Článek 4 dohody o letecké dopravě se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

#### ČLÁNEK 4

#### **ODVOLÁNÍ A POZASTAVENÍ PROVOZU**

- (1) *Každá smluvní strana má právo odmítnout udělit nebo zrušit provozní oprávnění, pozastavit výkon práv udělených v této dohodě leteckému podniku určenému druhou smluvní stranou, nebo uložit pro využívání těchto práv podmínky, které považuje za nezbytné, jestliže:*
- (a) *v případě leteckého podniku určeného Státem Kuvajit:*
    - (i) *není tento letecký podnik usazen na území Státu Kuvajit nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Státu Kuvajit nebo*
    - (ii) *Stát Kuvajit nevykonává nebo neudrží skutečnou regulatorní kontrolu tohoto leteckého podniku nebo není odpovědný za vydání jeho osvědčení leteckého dopravce,*
  - (b) *v případě leteckého podniku určeného Českou republikou:*
    - (i) *není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie nebo*
    - (ii) *skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad nebo*
    - (iii) *je tento letecký podnik již oprávněn k provozování podle dvoustranné dohody o leteckých službách mezi Státem Kuvajit a jiným členským státem Evropské unie a Stát Kuvajit může prokázat, že vykonáváním přepravních práv podle této dohody na lince, která zahrnuje místo na území jiného členského státu Evropské unie, by tento letecký podnik obcházel omezení přepravních práv uložených dvoustrannou dohodou mezi Státem Kuvajit a tímto jiným členským státem Evropské unie nebo*
    - (iv) *je tento letecký podnik držitelem osvědčení leteckého dopravce vydaného členským státem Evropské unie, který nemá dvoustrannou dohodu o leteckých službách se Státem Kuvajit, a tento členský stát Evropské unie odmítl udělit přepravní práva leteckým podnikům určeným Státem Kuvajit,*

(c) *tento letecký podnik jakkoli porušuje zákony a předpisy smluvní strany, která uděluje tato práva nebo jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými v této dohodě, zvláště s články o bezpečnosti letectví a ochraně civilního letectví,*

*není-li okamžité pozastavení nebo uložení podmínek považováno za nezbytné k zabránění dalšího porušování zákonů a předpisů nebo není-li v zájmu bezpečnosti letectví, toto právo se uplatní pouze po konzultaci s druhou smluvní stranou.*

(2) *V případě, že jedna smluvní strana postupuje podle tohoto článku, nejsou tím ostatní práva obou smluvních stran dotčena.*

## ČLÁNEK V

Článek 6 dohody o letecké dopravě se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

### ČLÁNEK 6

#### **OCHRANA CIVILNÍHO LETECTVÍ**

(1) *Smluvní strany si navzájem znovu potvrzují, v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy tvoří nedílnou součást této dohody. Bez omezení svých všeobecných práv a povinností podle mezinárodního práva jednají smluvní strany zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, jejího Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištních sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, a jakékoli úmluvy o ochraně letectví, ke které přistoupí obě smluvní strany.*

(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 jednají ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně civilního letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči státům smluvních stran; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel zapsaných v jejich leteckých rejstřících nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na územích jejich států, nebo v případě České republiky provozovatelé letadel zřízeni na jejím území podle smluv EU a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie, a provozovatelé letišť na územích jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.*

(4) *Každá smluvní strana souhlasí, že je požadováno, aby tito provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně civilního letectví, zmíněná v odstavci výše, vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na území státu této druhé smluvní*

*strany. Pro vstup, výstup a pobyt na území Státu Kuvajt je požadováno, aby provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně civilního letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě. Pro vstup, výstup a pobyt na území České republiky je požadováno, aby provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně civilního letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie. Každá smluvní strana zajistí, že se na území jejího státu účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání. Každá smluvní strana také s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená mimořádná bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.*

- (5) *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, letiště nebo navigačního zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou usnadněným předáváním zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k co nejrychlejšímu ukončení takového činu nebo hrozby za současného co nejmenšího ohrožení lidských životů.*
- (6) *Jestliže má smluvní strana opodstatněné důvody domnívat se, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku, může první smluvní strana požádat o neodkladné konzultace s druhou smluvní stranou. Tyto konzultace budou zaměřeny na dosažení dohody o vhodných opatřeních, která by vyloučila bezprostřední důvody obav, a na uskutečnění nezbytných akcí pro dosažení příslušné úrovně ochrany civilního letectví odpovídající standardům ICAO.*
- (7) *Každá smluvní strana přijme taková opatření, která uzná za vhodná, aby zajistila, že letadlo, které je předmětem spáchání činu nezákonného zmocnění se nebo jiného nezákonného zásahu, a které přistálo na území jejího státu, je zadrženo na zemi, není-li jeho odlet vyvolán prvořadou povinností ochrany lidských životů. Je-li to možné, přijímají se taková opatření na základě vzájemné konzultace.*

## ČLÁNEK VI

Článek 7 dohody o letecké dopravě se mění doplněním nového odstavce (3):

- (3) *Pokud by výsadní práva nebo podmínky průkazů nebo osvědčení uvedených v odstavci (1) tohoto článku, vydaných leteckým úřadem jedné smluvní strany kterékoli osobě nebo určenému leteckému podniku nebo v souvislosti s letadlem provozujícím dohodnuté služby na stanovených linkách povolovaly výjimku z norem stanovených podle Úmluvy a tato výjimka byla oznámena Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, může letecký úřad druhé smluvní strany požádat o konzultace v souladu s článkem 18 této dohody s leteckým úřadem této smluvní strany s cílem přesvědčit se, že je dotyčná praxe pro něho přijatelná. Nedosažení uspokojivé dohody je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody.*

## ČLÁNEK VII

Dohoda o letecké dopravě se mění doplněním článku 7a následovně:

### ČLÁNEK 7a

#### **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 4 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 leasingu, 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 stojánce, série inspekcí na stojánce, odeprání přístupu k inspekci na stojánce, 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.*
- (8) *V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulační kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, použijí se práva druhé smluvní strany daná tímto článkem stejným způsobem na přijetí, vykonávání a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.*

## ČLÁNEK VIII

Článek 12 dohody o letecké dopravě se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

### ČLÁNEK 12

#### TARIFY

- (1) *Tarify pro dohodnuté služby jsou určenými leteckými podniky obou smluvních stran stanovovány v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům, jako jsou 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 nepřiměřeně 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 nebo kde 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 IX

Dohoda o letecké dopravě se mění doplněním článku 13a následovně:

### ČLÁNEK 13a

#### UJEDNÁNÍ O MARKETINGOVÉ SPOLUPRÁCI

- (1) *Při provozování nebo nabízení k prodeji dohodnutých služeb na stanovených linkách může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany uzavřít ujednání o marketingové spolupráci jako je společné označování linek (code-sharing) s:*
- *leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli smluvní strany nebo*
  - *leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí země*
- za předpokladu, že všechny letecké podniky v takovýchto ujednáních:*
- *mají náležité oprávnění operovat na příslušných linkách nebo částech linek,*
  - *splňují požadavky běžně uplatňované na taková ujednání a*
  - *seznámí při jakémkoli prodeji letenek kupujícího v okamžiku prodeje s tím, který letecký podnik bude skutečně provozovat každý úsek služby a se kterým leteckým podnikem nebo leteckými podniky kupující vstupuje do smluvního vztahu.*
- (2) *Všechna ujednání o marketingové spolupráci mají náležitá oprávnění a splňují požadavky běžně uplatňované na taková ujednání. Tato ujednání se předkládají ke schválení leteckým úřadům obou smluvních stran nejméně šedesát (60) dní před navrhovaným datem jejich zavedení.*

## ČLÁNEK X

Článek 18 dohody o letecké dopravě se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

### ČLÁNEK 18

#### KONZULTACE

- (1) *Mezi leteckými úřady smluvních stran probíhá podle potřeby výměna názorů za účelem dosažení bližší spolupráce a shody ve všech záležitostech vztahujících se k provádění této dohody.*
- (2) *Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace s druhou smluvní stranou za účelem změny této dohody nebo přílohy (Seznam linek). Tyto konzultace jsou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení této žádosti. Jakákoli změna této dohody nebo přílohy (Seznam linek) dohodnutá jako výsledek těchto konzultací bude schválena každou smluvní stranou v souladu s jejími ústavními postupy a vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót oznamující takové schválení.*

**ČLÁNEK XI**

Příloha dohody o letecké dopravě se v plném rozsahu nahrazuje následujícím textem:

**PŘÍLOHA**  
**SEZNAM LINEK**

**Oddíl 1:**

*Linky provozované určenými leteckými podniky **Státu Kuvajt** v obou směrech:*

<i>Počáteční místa</i>	<i>Mezilehlá místa</i>	<i>Místa určení</i>	<i>Místa za</i>
<i>Místa ve Státě Kuvajt</i>	<i>Jakákoli místa</i>	<i>Místa v České republice</i>	<i>Jakákoli místa</i>

**Oddíl 2:**

*Linky provozované určenými leteckými podniky **České republiky** v obou směrech:*

<i>Počáteční místa</i>	<i>Mezilehlá místa</i>	<i>Místa určení</i>	<i>Místa za</i>
<i>Místa v České republice</i>	<i>Jakákoli místa</i>	<i>Místa ve Státě Kuvajt</i>	<i>Jakákoli místa</i>

**Poznámky:**

- (i) *Mezilehlá místa a místa za mohou být, podle volby určených leteckých podniků, vynechána na některém nebo všech letech za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají nebo končí v místě na území smluvní strany, která určila letecký podnik.*
- (ii) *Určené letecké podniky kterékoli smluvní strany mohou na některém nebo všech letech vykonávat práva páte svobody vzduchu v kterémkoli mezilehlém bodě nebo bodě za.*

**ČLÁNEK XII**

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 letecké dopravě.

Dáno v Praze dne 13. října 2010 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce anglickém.

**Za vládu  
České republiky**

**Jaromír Štolc**  
ředitel odboru civilního letectví  
Ministerstva dopravy

**Za vládu  
Státu Kuvajt**

**Nabil Al-Zamel**  
zástupce ředitele civilního letectví  
pro oblast bezpečnosti a letecké dopravy