Ročník 2018

SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV

ČESKÁ REPUBLIKA

Částka 2 **Rozeslána dne 12. ledna 2018** **Cena Kč 97,–**

OBSAH:

2. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Republiky Tádžikistán o leteckých službách

2

SDĚLENÍ

Ministerstva zahraničních věcí

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 1. prosince 2016 byla v Praze podepsána Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Republiky Tádžikistán o leteckých službách. S Dohodou vyslovil souhlas Parlament České republiky a prezident republiky Dohodu ratifikoval.

Dohoda vstoupila v platnost na základě svého článku 25 dne 28. prosince 2017.

České znění Dohody a anglické znění, jež je pro její výklad rozhodné, se vyhlašují současně.

DOHODA
mezi
vládou České republiky
a
vládou Republiky Tádžikistán
O LETECKÝCH SLUŽBÁCH

Vláda České republiky a vláda Republiky Tádžikistán, dále uváděné jako „smluvní strany“,

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944,

vedeny přáním sjednat dohodu v souladu s uvedenou Úmluvou za účelem zřízení pravidelných leteckých dopravních služeb mezi a za územími svých států založených na principu vzájemnosti,

se dohodly takto:

Článek 1
Definice

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

a) výrazem "Úmluva" se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh a Úmluvy přijaté podle jejích článků 90 a 94, pokud tyto přílohy a změny vstoupily v platnost nebo byly potvrzeny státy obou smluvních stran,

b) výrazem "letecké úřady" se rozumí v případě České republiky Ministerstvo dopravy, a v případě Republiky Tádžikistán Ministerstvo dopravy Republiky Tádžikistán nebo, v obou případech, kterákoli jiná osoba nebo orgán zmocněný k provádění funkcí vykonávaných v současnosti uvedenými leteckými úřady,

c) výrazem "určený letecký podnik" se rozumí letecký podnik, který byl určen a oprávněn podle článku 4 této dohody,

d) výraz "území" ve vztahu ke smluvním stranám má význam, který je pro něj stanoven v článku 2 Úmluvy,

e) výrazy "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" and "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně stanoven v článku 96 Úmluvy,

f) výrazem "tarif" se rozumějí ceny, které mají být účtovány za přepravu cestujících, zavazadel nebo zboží (s výjimkou poštovních zásilek), včetně podstatných doplňkových výhod poskytovaných nebo dostupných společně s takovou přepravou, a provize placené při prodeji dokladů pro přepravu osob nebo při odpovídajících transakcích pro přepravu zboží. Zahrnují také podmínky, které upravují použitelnost ceny za přepravu nebo platbu provizí,

g) výrazem "kapacita" se ve vztahu k dohodnutým službám rozumí nabízená sedadlová kapacita letadla používaného při těchto službách, násobená počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky,

h) výrazem "Příloha" se rozumí Příloha k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 22 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují také odkazy na zmíněnou Přílohu,

i) výrazem "smlouvy EU" se rozumějí Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie,

j) výrazem "IATA" se rozumí Mezinárodní sdružení leteckých dopravců.

Článek 2
Poskytnutí přepravních práv

1. Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb určenými leteckými podniky (dále jen „dohodnuté služby“) na linkách stanovených v Příloze (dále jen „stanovené linky“).

2. Určené letecké podniky každé smluvní strany mají, při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách, následující práva:

a) právo létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany,

b) právo přistávat na území státu druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní,

c) právo přistávat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze za účelem naložení nebo vyložení cestujících, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany a

d) právo přistávat na územích třetích států v místech stanovených v Příloze za účelem naložení nebo vyložení cestujících, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející z míst na území státu druhé smluvní strany stanovených v Příloze.

3. V tomto článku nemůže být nic považováno za zmocnění určeného leteckého podniku nebo určených leteckých podniků kterékoli smluvní strany ke vzetí na

palubu, na území státu druhé smluvní strany, cestujících, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek, za úplatu nebo nájemné, a jejich doručení do jiného místa na území státu této druhé smluvní strany („kabotáž“).

4. Jestliže z důvodu ozbrojeného konfliktu, přírodních katastrof nebo politických nepokojů nemůže určený letecký podnik jedné smluvní strany provozovat letecké dopravní služby po obvyklé letové trase, vyvine druhá smluvní strana veškeré úsilí na podporu pokračování takových služeb pomocí vhodných dočasných úprav těchto letových tras. Tyto změny podléhají vzájemné dohodě obou smluvních stran.

5. Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určené podle článku 4 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci 2 a) a b) tohoto článku.

Článek 3
Uznání osvědčení a průkazů

1. Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy státu jedné smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že požadavky, podle kterých byly tato osvědčení a průkazy vydány nebo potvrzeny za platné, alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky stanovené podle Úmluvy.

2. Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout jako platné pro účely letů nad územím svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané nebo potvrzené za platné jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou nebo jiným státem.

Článek 4
Určení a provozní oprávnění

1. Každá smluvní strana má právo určit jednoho nebo více leteckých podniků za účelem provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách a odvolat nebo změnit toto určení. Určení se předává druhé smluvní straně písemně diplomatickou cestou.

2. Po přijetí takového určení a žádosti od určeného leteckého podniku, v podobě a způsobem stanoveným pro provozní oprávnění, udělí letecký úřad druhé smluvní strany bez prodlení příslušné provozní oprávnění za předpokladu, že:

a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou:

i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie a

ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad,

b) v případě leteckého podniku určeného Republikou Tádžikistán:

i) je tento letecký podnik usazen na území Republiky Tádžikistán a má vydanou licenci v souladu s příslušným právem Republiky Tádžikistán a

ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Republikou Tádžikistán odpovědnou za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad.

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

4. Jakmile byl letecký podnik takto určen a oprávněn, může kdykoliv začít provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu se všemi příslušnými ustanoveními této dohody.

Článek 5
Odmítnutí, odvolání a pozastavení provozního oprávnění

1. Letecký úřad každé smluvní strany má právo odmítnout udělit, zrušit, pozastavit nebo omezit provozní oprávnění leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou za předpokladu, že:

a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou:

i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie nebo

ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad,

b) v případě leteckého podniku určeného Republikou Tádžikistán:

i) není tento letecký podnik usazen na území Republiky Tádžikistán nebo nemá vydanou licenci v souladu s příslušným právem Republiky Tádžikistán nebo

ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Republikou Tádžikistán odpovědnou za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad,

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

d) letecký podnik jiným způsobem neprovozuje dohodnuté služby v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.

2. Pokud není nutné okamžitě zrušit, pozastavit nebo omezit provozní oprávnění podle odstavce 1 tohoto článku k zabránění dalšího porušování zákonů a předpisů, uplatní se tato práva pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud není leteckými úřady dohodnuto jinak, jsou tyto konzultace zahájeny do třiceti (30) dnů od data požadavku na konzultace učiněného kterýmkoli leteckým úřadem.

Článek 6
Užívání letišť a leteckých zařízení

1. Poplatky uložené na území státu kterékoli smluvní strany za použití letišť, leteckých navigačních a jiných zařízení letadlem jakéhokoli určeného leteckého podniku druhé smluvní strany nemohou být vyšší než poplatky uložené jakémukoli jinému letadlu téže kategorie vykonávajícímu podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

2. Žádná smluvní strana neposkytne výhody svému vlastnímu nebo jinému leteckému podniku před leteckým podnikem druhé smluvní strany, konajícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby, při užívání letišť, letových cest, letových provozních služeb a s nimi souvisejících zařízení nacházejících se pod její kontrolou.

3. Každá smluvní strana podporuje konzultace o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky používajícími služby a zařízení provozovaná těmito orgány vyměřujícími poplatky, kdykoli to bude praktické, učiní tak prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Jakékoli návrhy na změny těchto poplatků by měly být předány leteckým podnikům v přiměřené lhůtě, aby měly možnost vyjádřit svá stanoviska dříve, než budou změny uskutečněny. Každá smluvní strana dále podporuje výměnu vhodných informací o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky.

Článek 7
Celní ustanovení, cla a daně

1. Každá smluvní strana osvobozuje určený letecký podnik druhé smluvní strany od dovozních omezení, cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby

letadla a potraviny (včetně alkoholu, 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 společnosti a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.

2. Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na položky uvedené v odstavci 1 tohoto článku:

a) dovezené na území státu jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem,

b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany od příletu až do odletu z území státu druhé smluvní strany a

c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany a určené k použití při provozování dohodnutých služeb bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovány zcela nebo zčásti na území státu smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nebudou zcizovány na území státu této smluvní strany.

3. Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál, dodávky a zásoby obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.

4. Osvobození poskytnutá tímto článkem pokud jde o spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů a obvyklé palubní vybavení se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany uzavře ujednání s jinými leteckými podniky o výpůjčce nebo přenechání na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že takové jiné letecké podniky požívají stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové výpůjčky a přenechání oznámí letecký podnik příslušným celním úřadům.

5. Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle určeného leteckého podniku Republiky Tádžikistán, které je provozováno mezi místem na území České republiky a jiným místem na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie.

Článek 8
Kapacita

1. Určené letecké podniky smluvních stran mají řádnou a rovnou příležitost k provozování dohodnutých služeb na jakékoli lince stanovené v Příloze této dohody.

2. Při provozování dohodnutých služeb bere určený letecký podnik nebo letecké podniky každé smluvní strany v úvahu zájmy určeného leteckého podniku nebo leteckých podniků druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování dopravních služeb, které tento podnik nebo podniky zajišťují na zcela nebo zčásti shodných linkách.

3. Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran jsou v úzkém vztahu k požadavkům veřejnosti na dopravu na stanovených linkách a mají za přednostní cíl poskytnout, při přiměřeném využití prostoru, kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na přepravu cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, pocházejících z nebo určených pro území státu smluvní strany, která určila letecký podnik nebo letecké podniky.

4. Zabezpečení přepravy cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, naložených a vyložených v tom místě nebo místech stanovených linek, která se nacházejí na územích jiných států než toho, který určil letecký podnik, se provádí v souladu s obecnými zásadami řádného rozvoje mezinárodní letecké dopravy a obecnými zásadami, že kapacita je ve vztahu k:

a) dopravním požadavkům na území a z území státu smluvní strany, která určila letecký podnik,

b) požadavkům vyplývajícím z provozu leteckých podniků a

c) dopravním požadavkům oblasti, kterou letecké dopravní služby prolétávají, po přihlédnutí k dopravním službám provozovaným leteckými podniky jiných států této oblasti.

Článek 9
Letové řády

1. Letecký podnik nebo letecké podniky určené jednou smluvní stranou předloží své letové řády (pro letní a zimní provozní období IATA) ke schválení leteckému úřadu druhé smluvní strany nejpozději čtyřicet pět (45) dnů před zahájením provozu. Letový řád uvádí frekvence služeb, typ letadla, který bude využíván, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Letecký úřad vydá rozhodnutí o takto předložených letových řádech ve lhůtě dvaceti (20) dnů od data, kdy dotyčný letecký podnik předloží svůj letový řád ke schválení. 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 nejpozději dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.

Článek 10
Informace a statistické údaje

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany takové informace a statistické údaje týkající se přepravy uskutečněné na stanovených linkách, které mohou být rozumně požadovány za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb. Jakékoli další statistické údaje o přepravě, které může letecký úřad každé smluvní strany požadovat, podléhají, na základě žádosti, oboustrannému jednání a dohodě mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

Článek 11
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 zájmy uživatelů, náklady na provoz, povaha dopravních služeb, přiměřený zisk a jiné obchodní úvahy na daném trhu.

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 tarifům a praktikám,

b) ochránila uživatele od tarifů, které jsou nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu z důvodu zneužití dominantního postavení a

c) ochránila letecké podniky od tarifů, které jsou uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře nebo, kde existuje důkaz o záměru omezit hospodářskou soutěž.

3. Určené letecké podniky jedné smluvní strany poskytnou na požádání leteckému úřadu druhé smluvní strany informace vztahující se ke stanovování tarifů způsobem a ve formě předepsané tímto úřadem.

Článek 12
Zastoupení leteckého podniku

1. Určený letecký podnik jedné smluvní strany je oprávněn v souladu se zákony a předpisy platnými na území státu druhé smluvní strany vztahujícími se ke vstupu,

pobytu a zaměstnání a na základě reciprocity přivést a udržovat na území státu druhé smluvní strany svého zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.

2. Zástupce a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území státu druhé smluvní strany.

3. Určené letecké podniky obou smluvních stran mají podle zákonů a předpisů platných na území příslušného státu právo zřídit na území státu druhé smluvní strany kancelář na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.

Článek 13
Prodej služeb a převod finančních prostředků

1. Na základě oznámení leteckému úřadu první smluvní strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy platnými na území státu této první smluvní strany má určený letecký podnik nebo letecké podniky druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území státu první smluvní strany, buď přímo, nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů, a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území.

2. Určené letecké podniky smluvních stran mají právo přepočítat a převést na území svého státu přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území státu druhé smluvní strany ve volně směnitelné měně. Přepočet a převod se uskuteční bez omezení podle tržního směnného kurzu pro tyto transakce, platného v den převodu. V případě, že tržní směnný kurz neexistuje, uskuteční se přepočet a převod bez omezení podle úředního směnného kurzu, platného v den převodu. Skutečný převod je proveden bez prodlení a nepodléhá jakýmkoli poplatkům, s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.

3. V případě, že jsou platby mezi smluvními stranami upraveny zvláštní dohodou, použije se tato zvláštní dohoda.

Článek 14
Společné označování linek

1. Při provozování nebo nabízení leteckých dopravních služeb na stanovených linkách k prodeji může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany uzavřít ujednání o společném označování linek (code-sharing) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:

a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli smluvní strany,

b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávnila nebo nedovolila srovnatelné ujednání mezi leteckými podniky druhé

smluvní strany a jinými leteckými podniky na dopravních službách do, z a přes třetí stát, má letecký úřad příslušné smluvní strany právo nepřijmout takové ujednání.

2. Výše uvedená ustanovení však podléhají podmínce, že všechny letecké podniky takových ujednání:

a) mají příslušná přepravní práva a splňují ustanovení této dohody,

b) splňují požadavky uplatňované na taková ujednání leteckými úřady obou smluvních stran a

c) poskytují spotřebitelům odpovídající informace o těchto ujednáních o společném označování linek a o vyblokování prostoru.

3. Požaduje se, aby letecké podniky předložily návrh ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru leteckým úřadům obou smluvních stran nejpozději třicet (30) dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. Tato ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

Článek 15
Pozemní odbavování

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

Článek 16
Kombinované dopravní služby

Určené letecké podniky každé smluvní strany mají právo ve spojení s leteckou dopravou cestujících a zboží využívat jakoukoli povrchovou dopravu do nebo z jakéhokoli místa na územích států smluvních stran nebo třetích států. Určené letecké podniky si mohou zvolit mezi vykonáváním vlastní povrchové dopravy nebo jejím poskytováním prostřednictvím ujednání, včetně společného označování linek, s jinými povrchovými dopravci za podmínky dodržování zákonů a předpisů platných na území státu příslušné smluvní strany. Tyto kombinované dopravní služby mohou být nabízeny při kombinaci letecké a povrchové dopravy jako přímá dopravní služba a za

jednu cenu za předpokladu, že jsou cestující a zasilatelé informováni o skutečnostech týkajících se této dopravy.

Článek 17
Ochrana letectví

1. Smluvní strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy tvoří nedílnou součást této dohody. Aniž je omezena obecná platnost jejich práv a povinností podle mezinárodního práva, smluvní strany jednají zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, a jakýchkoli jiných úmluv a protokolů o ochraně letectví, které dodržují státy obou smluvních stran.

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

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

4. Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území státu druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie v případě České republiky. 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 zvláštní bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.

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

6. Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do jednoho měsíce ode dne takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 5 této dohody. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím této měsíční lhůty.

Článek 18
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 od žádosti.

2. Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudržuje a neuplatňuje 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 byl dosažen soulad 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 jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na nebo z území státu druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobeno kontrole 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 „kontrola na odbavovací ploše“), za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.

4. Jestliže jakákoli kontrola na odbavovací ploše nebo série kontrol na odbavovací ploše povede:

a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanovenými v daném období Úmluvou nebo

b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a uplatňovány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,

má smluvní strana provádějící kontrolu pro účely článku 33 Úmluvy právo 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 kontroly na odbavovací ploše 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 výše 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 kontroly na odbavovací ploše, série kontrol na odbavovací ploše, odepření přístupu ke kontrole na odbavovací ploše, konzultací nebo jiných zjištění, že pro bezpečný provoz leteckého podniku je nezbytné přijmout okamžité opatření.

7. Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců 2 nebo 6 výše se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

8. V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulatorní kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, použijí se práva druhé smluvní strany daná tímto článkem stejným způsobem na přijetí, uplatňování a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

Článek 19
Uplatňování zákonů, předpisů a postupů

1. Zákony, předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany týkající se vstupu nebo výstupu letadla provozujícího mezinárodní letecké dopravní služby na nebo z území jejího státu nebo provozu a navigace takového letadla během pobytu na uvedeném území se vztahují na letecký podnik nebo letecké podniky druhé smluvní strany.

2. Zákony, předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany upravující vstup, pobyt, tranzit nebo výstup cestujících, posádky, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, vystěhovalectví, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, zdravotních, karanténních, veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádku, zavazadla, zboží a

poštovní zásilky přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při jejich pobytu na území státu první smluvní strany.

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

4. Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území státu kterékoli smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takové účely, jsou, s výjimkou ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 17 této dohody a plnění úkolu zabránit nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami, podrobeni nanejvýše zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu jsou osvobozena od cla a jiných poplatků.

Článek 20
Konzultace

1. Letecké úřady obou smluvních stran povedou v duchu úzké spolupráce vzájemné konzultace za účelem zajištění provádění a uspokojivého souladu s ustanoveními této dohody a její Přílohy.

2. Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace k jakémukoli problému, týkajícímu se této dohody. Tyto konzultace jsou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení žádosti druhé smluvní straně, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

Článek 21
Řešení sporů

1. V případě sporu mezi smluvními stranami vztahujícímu se k výkladu nebo provádění této dohody se ho v prvé řadě vynasnaží smluvní strany vyřešit jednáním.

2. Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou jej souhlasně postoupit k rozhodnutí nějaké osobě nebo orgánu; pokud se na tom neshodnou, spor se, na žádost kterékoli smluvní strany, předloží k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří (3) rozhodců, přičemž každá smluvní strana jmenuje jednoho a ti pak jmenují třetího rozhodce. Každá ze smluvních stran jmenuje rozhodce ve lhůtě šedesáti (60) dnů od data přijetí oznámení kteroukoli smluvní stranou od druhé smluvní strany diplomatickou cestou požadujícího rozhodnutí sporu tímto soudem, a třetí rozhodce je jmenován v další lhůtě šedesáti (60) dnů.

3. Pokud kterákoli ze smluvních stran nejmenuje rozhodce ve stanovené lhůtě nebo dva rozhodci nejmenují třetího rozhodce, může jednoho nebo více rozhodců, podle požadavků případu, jmenovat na žádost kterékoli smluvní strany prezident

Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví. V každém případě musí být třetí rozhodce státním příslušníkem třetího státu a musí rozhodčímu soudu předsedat. Rozhodčí soud přijímá rozhodnutí většinou hlasů. Ve všech ostatních záležitostech rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

4. Smluvní strany se zavazují plnit rozhodnutí přijatá podle odstavce 3 tohoto článku.

5. Pokud a dokud se kterákoli smluvní strana nebo určený letecký podnik kterékoli smluvní strany nepodrobí rozhodnutí přijatému podle odstavce 3 tohoto článku, může druhá smluvní strana podle okolností omezit, pozastavit nebo odvolat jakákoli práva či výsady udělené na základě této dohody smluvní straně, která rozhodnutí neplní, nebo určenému leteckému podniku, který rozhodnutí neplní.

6. Každá smluvní strana hradí nezbytné náklady a odměnu svého rozhodce; odměnu třetího rozhodce a jeho nezbytné náklady a také náklady vzniklé činností rozhodčího soudu si smluvní strany rozdělí rovným dílem.

Článek 22
Změny

1. Jestliže kterákoli smluvní strana požaduje změnit jakékoli ustanovení této dohody, včetně Přílohy, mělo by se tak stát po konzultacích podle článku 20 této dohody.

2. Tato dohoda včetně Přílohy může být měněna a doplněna po vzájemné dohodě obou smluvních stran. Takové změny a doplňky se provádí formou samostatných protokolů tvořících nedílnou součást této dohody a vstupují v platnost v souladu s ustanoveními článku 25 této dohody.

Článek 23
Registrace

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

Článek 24
Ukončení platnosti

Kterákoli smluvní strana může kdykoli písemně oznámit diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody skončí o půlnoci (místního času smluvní strany, která obdržela oznámení) po uplynutí dvanácti (12) měsíců ode dne obdržení oznámení druhou smluvní stranou, není-li před koncem tohoto období oznámení souhlasně vzato zpět. V případě, že chybí potvrzení o obdržení druhou smluvní stranou, je

oznámení považováno za obdržené čtrnáct (14) dnů poté, kdy ho obdržela Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 25
Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdějšího ze dvou oznámení, kterými si obě smluvní strany diplomatickou cestou vzájemně oznámí, že požadavky pro vstup v platnost, stanovené jejich příslušnými vnitrostátními procesy, byly splněny.

Dáno v Praze dne 1. prosince 2016 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazycích českém, tádžickém a anglickém. Všechny texty jsou stejně autentické. V případě sporu je rozhodující anglický text.

Za vládu České republiky	Za vládu Republiky Tádžikistán
Ing. Dan Ťok *ministr dopravy*	*Sirodjidin Aslov* *ministr zahraničních věcí*

PŘÍLOHA

1. Linky provozované v obou směrech leteckými podniky určenými Českou republikou:

místa v České republice	mezilehlá místa	místa v Republice Tádžikistán	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa

2. Linky provozované v obou směrech leteckými podniky určenými Republikou Tádžikistán:

místa v Republice Tádžikistán	mezilehlá místa	místa v České republice	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa

POZNÁMKY:

1. Určené letecké podniky každé smluvní strany mohou na jakémkoli nebo všech letech:

a) vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají v místě na území státu smluvní strany, která letecký podnik určila,

b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla,

c) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo v jakémkoli místě a

d) obsluhovat mezilehlá místa, místa za a místa na území států smluvních stran v jakémkoli pořadí.

2. Každý určený letecký podnik může obsluhovat jakákoli místa stanovená v Příloze za podmínky, že v mezilehlých místech nebo místech za nevykonává práva 5. svobody vzduchu.

3. Výkon práv 5. svobody vzduchu v mezilehlých místech nebo v místech za podléhá souhlasu leteckých úřadů obou smluvních stran.

AIR SERVICES AGREEMENT

between

the Government of the Czech Republic

and

the Government of the Republic of Tajikistan

The Government of the Czech Republic and the Government of the Republic of Tajikistan, 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 in conformity with the said Convention for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories based on the principle of reciprocity,

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport and in the case of the Republic of Tajikistan the Ministry of Transport of the Republic of Tajikistan or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

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 the Contracting Parties has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission;

g) the term "capacity" in relation to agreed services means the available seat capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

h) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 22 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include also references to the Annex except where explicitly agreed otherwise;

i) the term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

j) the term "IATA" means the International Air Transport Association.

Article 2
Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights stipulated in this Agreement for the purpose of operating international air services by designated airlines (hereinafter called "agreed services") on the routes specified in the Annex (hereinafter called "specified routes").

2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the following rights while operating the agreed services on the specified routes:

a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) the right to land in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

c) the right to land in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of embarkation and/or disembarkation of passengers, baggage and cargo, including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the first Contracting Party;

d) the right to land in the territory of the third countries at the points specified in the Annex for the purpose of embarkation and/or disembarkation of passengers, baggage and cargo, including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex.

3. Nothing in this Article shall be deemed as enabling any designated airline(s) of either Contracting Party to take on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo, including mail, for remuneration or hire, and deliver them to another point within the territory of that other Contracting Party ("cabotage").

4. If because of any armed conflict, natural calamities or political disturbances the designated airline of one Contracting Party fails to operate air services on its normal routing, the other Contracting Party shall make all efforts to promote continuation of such services via appropriate temporary re-organization of the routes. Such rearrangements shall be based on mutual consent of both Contracting Parties.

5. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 a) and b) of this Article.

Article 3
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including in the case of the Czech Republic, European Union law, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 4
Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation. The designation shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

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

i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Republic of Tajikistan:

i) the airline is established in the territory of the Republic of Tajikistan and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Tajikistan; and

ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Tajikistan responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all the applicable provisions of this Agreement.

Article 5
Refusal, Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant, revoke, suspend or limit an operating authorization of the airline designated by the other Contracting Party, provided that:

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

i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's

Certificate or the relevant aeronautical authorities are not clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Republic of Tajikistan:

i) the airline is not established in the territory of the Republic of Tajikistan or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Tajikistan; or

ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Tajikistan responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authorities are not clearly identified in the designation;

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

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

2. Unless immediate revocation, suspension or limitation of the operating authorization mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of laws and regulations, such rights shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities, such consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of a request for consultations made by either aeronautical authorities.

Article 6
Use of Airports and Aviation Facilities

1. The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports, air navigation and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those levied on any other aircraft of the same class engaged in similar international air services.

2. In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airline' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airlines to enable them to express their views

before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such airlines to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 7
Customs Provisions, Duties and Taxes

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, 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, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.

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

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.

5. Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Tajikistan that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 8
Capacity

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services the designated airline or airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines.

4. Provisions of the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at a point or points on the specified routes in the territories of States, other than that designating the airline, shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principles that capacity shall be related to:

a) the traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) the requirements of through airline operations; and

c) the traffic requirements of the area through which air service passes, after taking account of other services established by airlines of the States comprising the area.

Article 9
Timetables

1. The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their timetables (for the IATA summer and winter seasons) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty five (45) days prior to the

beginning of the operation. The timetable shall specify the frequency of the services, the type of aircraft to be used, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The aeronautical authorities shall give their decision on such timetable submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its timetable for approval. 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 10
Information and Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such information and statistics relating to traffic carried on the specified routes as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of agreed services. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of each Contracting Party may desire shall be, upon request, subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 11
Tariffs

1. The tariffs for the agreed services shall be established by the designated airlines of both Contracting Parties at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial consideration in the market place.

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 tariffs or practices;

b) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to abuse of a dominant position; and

c) protect airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect 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 prescribed by such authorities.

Article 12
Airline Representation

1. The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, and on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representative and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.

2. The representative and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

3. Subject to the laws and regulations in force in the respective territory, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party an office for promotion of air transport and sale of the air services.

Article 13
Sale of Services and Transfer of Funds

1. Upon filing with the aeronautical authorities of the first Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of this first Contracting Party the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall have the right to sell freely its air transport services in the territory of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such services in the local currency or in any freely convertible currency normally purchased by banks in that territory.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 14
Code-sharing

1. In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangements with:

a) an airline or airlines of either Contracting Party;

b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

2. The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:

a) hold the underlying traffic rights and meet the provisions of this Agreement;

b) meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties; and

c) provide the consumer with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.

3. The airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before its proposed introduction. Such code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 15
Ground Handling

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

Article 16
Intermodal Services

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

Article 17
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the 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 aviation security conventions and protocols which both Contracting Parties adhere to.

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 airport operators in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the laws and regulations in force in that country, including, in the case of the Czech Republic, European Union law. 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 rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month period.

Article 18
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 5 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 an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention; or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the 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 an 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 above 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, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. When 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 authorization of that airline.

Article 19
Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while in the said territory shall apply to the airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party governing entry into, stay in, transit through or departure from its territory of passengers, crew, baggage and cargo including mail, such as laws, regulation and procedures regarding entry, exit, emigration, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airlines over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security provisions referred to in Article 17 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 20
Consultations

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other with a view to ensure the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

2. Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the delivery of the request to the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 21
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

3. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the two arbitrators fail to nominate the third arbitrator, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as chairman of the arbitral tribunal. The arbitral tribunal shall reach its decision by majority of votes. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph 3 of this Article.

5. If and for so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default as the case may be.

6. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article 22
Amendments

1. If either Contracting Party desires to modify any provision of this Agreement, including the Annex, it should be after consultation in accordance with Article 20 of this Agreement.

2. This Agreement including its Annex may be modified and supplemented by mutual consent of both Contracting Parties. Such amendments and supplements shall be made in a form of separate protocols being an integral part of this Agreement and shall enter into force in accordance with the provisions of Article 25 of this Agreement.

Article 23
Registration

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

Article 24
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at local time of the Contracting Party, which has received the notice) upon expiration of twelve (12) months from the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement 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 International Civil Aviation Organization.

Article 25
Entry into force

This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of two notifications the two Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the requirements for its entry into force under their respective internal procedures have been fulfilled.

Done at Prague this 1th day of December 2016 in two originals in the Czech, Tajik and English languages. All texts being equally authentic. In the case of dispute, the English text shall prevail.

For the Government of the Czech Republic	For the Government of the Republic of Tajikistan
Dan Ťok	*Sirodjidin Aslov*
Minister of Transport	*Minister of Foreign Affairs*

ANNEX

1. The routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Czech Republic:

Points in the Czech Republic	Intermediate Points	Points in the Republic of Tajikistan	Beyond Points
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points

2. The routes to be operated in both directions by the airline designated by the Republic of Tajikistan:

Points in the Republic of Tajikistan	Intermediate Points	Points in the Czech Republic	Beyond Points
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points

NOTES:

1. The designated airlines of each Contracting Party may on any or all flights:

a) omit calling at any of the above mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at the point in the territory of the Contracting Party designating the airline;

b) combine different flight numbers within the one aircraft operation;

c) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point; and

d) serve the intermediate points, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any order.

2. Each designated airline may serve any points specified in the Annex on condition that no 5th freedom traffic rights shall be exercised on the intermediate and/or beyond points.

3. The exercise of the 5th freedom traffic rights on intermediate and/or beyond points shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

18
8 591449 002028
ISSN 1801-0393

Vydává a tiskne: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 01 Praha 415, telefon: 272 927 011, fax: 974 887 395 – **Redakce**: Ministerstvo vnitra, nám. Hrdinů 1634/3, pošt. schr. 155/SB, 140 21 Praha 4, telefon: 974 817 289, fax: 974 816 871 – **Administrace**: písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků – MORAVIAPRESS s. r. o., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, tel.: 516 205 175, e-mail: sbirky@moraviapress.cz. **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku z předcházejícího roku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce mezinárodních smluv. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha na rok 2018 činí 5 000,– Kč) – Vychází podle potřeby – **Distribuce**: MORAVIAPRESS s. r. o., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, celoroční předplatné a objednávky jednotlivých částek (dobírky) – 516 205 175, objednávky – knihkupci – 516 205 175, e-mail – sbirky@moraviapress.cz, zelená linka – 800 100 314. **Internetová prodejna**: www.sbirkyzakonu.cz – **Drobný prodej – Brno**: Ing. Jiří Hrazdil, Vranovská 16, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Obchodní galerie IBC (2. patro), Příkop 6; **Cheb**: EFREX, s. r. o., Karlova 31; **Chomutov**: DDD Knihkupectví – Antikvariát, Ruská 85; **Kadaň**: Knihařství – Přibíková, J. Švermy 14; **Liberec**: Podještědské knihkupectví, Moskevská 28; **Olomouc**: Zdeněk Chumchal – Knihkupectví Tycho, Ostružnická 3; **Pardubice**: ABONO s. r. o., Sportovců 1121; **Plzeň**: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, nám. Českých bratří 8; **Praha 3**: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Řipská 23; **Praha 4**: Tiskárna Ministerstva vnitra, Bartůňkova 4; **Praha 9**: DOVOZ TISKU SUWECO CZ, Klečákova 347; **Praha 10**: BMSS START, s. r. o., Vinohradská 190, MONITOR CZ, s. r. o., Třebohostická 5, tel.: 283 872 605; **Ústí nad Labem**: PNS Grosso s. r. o., Havířská 327, tel.: 475 259 032, fax: 475 259 029, KARTOON, s. r. o., Klíšská 3392/37 – vazby sbírek tel. a fax: 475 501 773, e-mail: kartoon@kartoon.cz; **Zábřeh**: Mgr. Ivana Patková, Žižkova 45; **Žatec**: Jindřich Procházka, Bezděkov 89 – Vazby Sbírek, tel.: 415 712 904. **Distribuční podmínky předplatného**: jednotlivé částky jsou expedovány neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyřizovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od zaevidování předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. **Reklamace**: informace na tel. čísle 516 205 175. V písemném styku vždy uvádějte IČO (právnická osoba), rodné číslo (fyzická osoba). **Podávání novinových zásilek** povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpný závod Jižní Morava Ředitelství v Brně č. j. P/2-4463/95 ze dne 8. 11. 1995.