AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and the SLOVAK REPUBLIC

Signed at Bratislava January 22, 2001

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

SLOVAK REPUBLIC

Aviation: Transport Services

Agreement signed at Bratislava January 22, 2001;
Entered into force February 7, 2001.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

THE SLOVAK REPUBLIC

The Government of the United States of America and the Government of the Slovak Republic (hereinafter, "the Contracting Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Slovak Republic, the Ministry of Transport, Posts and Telecommunications, or its successor.

2. "Agreement" means this Agreement, its four Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and

b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Contracting Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Contracting Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for requesting operating authorizations and/or technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and

c. the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations and/or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Contracting Party, the Contracting Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs (1b) or (1c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by airlines of the other Contracting Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of airlines of the other Contracting Party.

Article 6

Safety

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance 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 Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, 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.

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 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and/or technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a. an airline or airlines of either Contracting Party; and

b. an airline or airlines of a third country;

provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authorizations and meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar taxes, fees and charges that are imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Contracting Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

Article 12

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Contracting Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph (3) of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Contracting Parties for decision to some person or body. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Contracting Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of subparagraph (2b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

1. This Agreement is of unlimited duration.

2. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

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

Article 17

Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force upon an exchange of notes confirming completion of all necessary internal procedures by each Contracting Party. The Agreement shall be provisionally applied from the date of signature.

2. Upon entry into force, this agreement shall supersede, as between the United States and the Slovak Republic, the Air Services Agreement between the United States of America and Czechoslovakia, signed at Prague on June 29, 1987, as amended and extended.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Bratislava, this twenty-second day of January, 2001, in duplicate, in both the English and Slovak languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF
THE SLOVAK REPUBLIC:

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in the Slovak Republic and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the Slovak Republic and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Slovak Republic:

1. From points behind the Slovak Republic via the Slovak Republic and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Contracting Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Contracting Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Contracting Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Contracting Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall also have the right: to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Contracting Party; to carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; to combine on the same aircraft traffic originating in one Contracting Party's territory, traffic originating in the other Contracting Party's territory, and traffic originating in third countries; and to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Contracting Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Contracting Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Contracting Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Contracting Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Contracting Party. If a Contracting Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Contracting Party to require airlines designated under this Annex by either Contracting Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Contracting Party shall require an airline designated under this

Annex by the other Contracting Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Contracting Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Contracting Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Contracting Parties agree that computer reservation systems will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. Computer reservation system data bases shall be as comprehensive as possible.

c. Computer reservation system vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All computer reservation systems that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Contracting Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the computer reservation system rules that apply in the territory where the computer reservation system is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the computer reservation system so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Contracting Party shall require that each computer reservation system vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its computer reservation system. A Contracting Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Contracting Party shall require that computer reservation system vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a computer reservation system vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. Computer reservation system vendors operating in the territory of one Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their computer reservation systems to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Contracting Party if the computer reservation system complies with these principles.

4. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the computer reservation system vendors of the other Contracting Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical computer reservation system hardware and software, and the technical installation of computer reservation system hardware, than those imposed on its own computer reservation system vendors.

5. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the computer reservation system vendors of the other Contracting Party more restrictive requirements with respect to computer reservation system displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own computer reservation system vendors.

6. Computer reservation systems in use in the territory of one Contracting Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Contracting Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Contracting Party. Owners/operators of computer reservation systems of one Contracting Party shall have the same opportunity to own/operate computer reservation systems that conform to these principles within the territory of the other Contracting Party as do owners/operators of that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that its airlines and its computer reservation system vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a computer reservation system also operated in the territory of the other Contracting Party.

ANNEX IV

Transition Provisions

The following provisions shall expire on December 31, 2002:

1. Notwithstanding the provisions of Article 8 paragraph 3, a Contracting Party shall not be obligated to permit airlines to perform their own air-side ground handling services.

2. Notwithstanding the provisions of Annex II, section (1 A 2):

   a. Airlines of the United States shall not be entitled to operate single cargo charter flights between the Slovak Republic and any point or points, under the provisions of that section, where such service does not constitute a part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the United States for the purpose of carrying local traffic between the United States and the Slovak Republic; and

   b. Airlines of the Slovak Republic shall not be entitled to operate single cargo charter flights between the United States and any point or points, under the provisions of that section, where such service does not constitute a part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the Slovak Republic for the purpose of carrying local traffic between the Slovak Republic and the United States.

This limitation shall not apply to cargo charter flights conducted pursuant to applications involving more than a single flight between the same points.

DOHODA

MEDZI
VLÁDOU SPOJENÝCH ŠTÁTOV AMERICKÝCH
A
VLÁDOU SLOVENSKEJ REPUBLIKY
O LETECKEJ DOPRAVE

Vláda Spojených štátov amerických a vláda Slovenskej republiky (ďalej len "zmluvné strany");

želajúc si podporiť systém medzinárodného letectva na základe súťaživosti medzi leteckými spoločnosťami na trhu pri minimálnom zasahovaní a regulácii zo strany vlády;

želajúc si napomôcť rozšíreniu možností medzinárodnej leteckej dopravy;

želajúc si umožniť leteckým spoločnostiam poskytovanie širokého sortimentu voliteľných služieb cestujúcej verejnosti a prepravcom, pri čo najnižších cenách, ktoré nie sú diskriminačné a nepredstavujú zneužívanie dominantného postavenia a želajúc si podporiť jednotlivé letecké spoločnosti, aby vytvorili a zavádzali inovačné a konkurenčné ceny;

želajúc si zabezpečiť čo najvyššiu mieru bezpečnosti medzinárodnej leteckej dopravy a zabezpečenia jej bezpečnosti a znovu potvrdzujúc svoje vážne znepokojenie nad skutkami, alebo hrozbami proti bezpečnosti a zabezpečeniu lietadiel, ktoré ohrozujú bezpečnosť osôb, alebo majetku, majú nepriaznivý vplyv na prevádzku leteckej dopravy a podkopávajú dôveru verejnosti v bezpečnosť civilného letectva; a

ako zmluvné strany Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, otvoreného na podpis v Chicagu dňa 7. decembra 1944;

dohodli sa takto:

Článok 1

Pojmy

Na účely tejto dohody, pokiaľ nie je uvedené inak, pojem:

1. "vládne orgány civilného letectva" znamená v prípade Spojených štátov amerických Ministerstvo dopravy, alebo jeho právneho nástupcu a v prípade Slovenskej republiky Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií, alebo jeho právneho nástupcu.

2. "dohoda" znamená túto dohodu, jej štyri prílohy a všetky jej zmeny;

3. "letecká doprava" znamená verejnú prepravu cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty lietadlom, samostatne alebo v kombinácii, za odmenu alebo za prenájom;

4. "Dohovor" znamená Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve otvorený na podpis v Chicagu dňa 7. decembra 1944 a zahŕňa:

a. všetky zmeny, ktoré nadobudli platnosť podľa článku 94(a) Dohovoru a boli ratifikovaná obidvomi zmluvnými stranami, a

b. každú prílohu k Dohovoru, alebo zmenu prijatú podľa článku 90 Dohovoru, pokiaľ je takáto príloha, alebo zmena v ľubovoľnom danom časovom období platná pre obidve zmluvné strany;

5. "určená letecká spoločnosť" znamená leteckú spoločnosť určenú a oprávnenú podľa článku 3 tejto dohody;

6. "úplné náklady" znamená náklady poskytovaných služieb plus primeraný poplatok za administratívnu réžiu;

7. „medzinárodná letecká doprava" znamená leteckú dopravu, ktorá prechádza vzdušným priestorom nad územím viac ako jedného štátu;

8. "cena" znamená každé cestovné, sadzbu, alebo poplatok za prepravu cestujúcich (a ich batožiny) a/alebo nákladu (okrem pošty) v rámci leteckej dopravy účtované leteckými spoločnosťami vrátane ich obchodných zástupcov a podmienky upravujúce dostupnosť takéhoto cestovného, sadzby, alebo poplatku;

9. "pristátie na účely, ktoré nesúvisia s leteckou dopravnou službou" znamená pristátie pre ľubovoľný iný účel než je naloženie, alebo vyloženie cestujúcich, batožiny, nákladu a/alebo pošty v leteckej doprave;

10. "územie" znamená územné oblasti pod zvrchovanosťou, jurisdikciou, ochranou, alebo správou zmluvnej strany a priľahlé teritoriálne vody; a

11. "užívateľský poplatok" znamená poplatok uložený leteckej dopravnej spoločnosti za poskytovanie služieb letiska, leteckej navigácie, alebo zariadenia, prípadne služieb leteckého zabezpečenia, vrátane súvisiacich služieb a zariadení.

Článok 2

Udelenie práv

1. Každá zmluvná strana udelí druhej zmluvnej strane nasledovné práva pre uskutočňovanie medzinárodnej leteckej dopravy leteckými spoločnosťami štátu druhej zmluvnej strany:

a. právo preletávať nad územím jej štátu bez pristátia;

b. právo pristávať na území jej štátu na účely, ktoré nesúvisia s leteckou dopravnou službou;
a

c. práva inak špecifikované v tejto dohode.

2. Žiadne z ustanovení tohto článku neoprávňuje leteckú spoločnosť alebo spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany nakladať cestujúcich, ich batožinu, náklad alebo poštu na území štátu druhej zmluvnej strany, prepravovaných za odmenu, a smerujúcich na iné miesto na území štátu druhej zmluvnej strany.

Článok 3

Určenie leteckej spoločnosti a prevádzkové povolenie

1. Každá zmluvná strana má právo určiť ľubovoľný počet leteckých spoločností na vykonávanie medzinárodnej leteckej dopravy v súlade s touto dohodou a takéto určenie odvolať alebo nahradiť. Takéto určenia budú druhej zmluvnej strane doručené písomne diplomatickou cestou a budú špecifikovať, či je letecká spoločnosť oprávnená vykonávať druh leteckej dopravy vymedzený v Prílohe I alebo v Prílohe II, prípadne v obidvoch.

2. Po prijatí takéhoto určenia a žiadostí od určenej leteckej spoločnosti formou a spôsobom predpísaným pre požadovanie prevádzkových povolení a/alebo technických povolení, druhá zmluvná strana vydá nevyhnutné povolenia bez zbytočného zdržiavania za predpokladu, že:

a. podstatná časť vlastníctva a efektívna kontrola tejto leteckej spoločnosti prislúchajú zmluvnej strane ktorá leteckú spoločnosť určila, alebo štátnym príslušníkom štátu tejto zmluvnej strany, prípadne obom;

b. určená letecká spoločnosť je spôsobilá plniť podmienky predpísané zákonmi a inými právnymi predpismi bežne uplatňovanými pri prevádzke medzinárodnej leteckej dopravy zmluvnou stranou, ktorá žiadosť alebo žiadosti posudzuje; a

c. zmluvná strana určujúca príslušnú leteckú spoločnosť zachováva a aplikuje normy stanovené v článku 6 (Bezpečnosť leteckej dopravy) a článku 7 (Zabezpečenie bezpečnosti leteckej dopravy).

Článok 4

Zrušenie prevádzkového povolenia

1. Každá zmluvná strana môže zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prevádzkové povolenie a/alebo technické povolenie leteckej spoločnosti určenej druhou zmluvnou stranou, ak:

a. podstatná časť vlastníctva a efektívna kontrola tejto leteckej spoločnosti neprislúchajú druhej zmluvnej strane, príslušníkom jej štátu, prípadne obom; alebo

b. táto letecká spoločnosť nedodržiava alebo porušuje zákony a iné právne predpisy uvedené v článku 5 (Aplikácia zákonov) tejto dohody; alebo

c. druhá zmluvná strana nezachováva a neaplikuje normy stanovené v článku 6 (Bezpečnosť leteckej dopravy).

2. Pokiaľ nie sú nevyhnutné bezodkladné kroky, aby sa zabránilo ďalšiemu porušovaniu ustanovení odseku 1 písm. b) alebo písm. c), tohto článku, budú práva stanovené v tomto článku uplatňované len po konzultácii s druhou zmluvnou stranou.

3. Tento článok neobmedzuje práva zmluvných strán odmietnuť, zrušiť, obmedziť prevádzkové povolenie, alebo uložiť podmienky na prevádzkové povolenie alebo technické povolenie leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany v súlade s ustanoveniami článku 7 (Zabezpečenie bezpečnosti leteckej dopravy).

Článok 5

Uplatňovanie zákonov a iných právnych predpisov

1. Pri vstupe na územie štátu jednej zmluvnej strany, pobyte na jeho území a pri odchode z neho bude letecká spoločnosť štátu druhej zmluvnej strany dodržiavať jeho zákony a iné právne predpisy týkajúce sa prevádzky a navigácie lietadiel.

2. Pri vstupe na územie štátu jednej zmluvnej strany, pobyte na jeho území a pri odchode z neho budú jeho zákony a právne predpisy týkajúce sa vstupu cestujúcich, posádky, alebo nákladu lietadla (vrátane predpisov týkajúcich sa vstupu, colného vybavovania, leteckého zabezpečenia, imigrácie, pasov, cla a karantény alebo v prípade pošty poštových predpisov) na jeho územie, alebo odchodu z neho, dodržiavané leteckou spoločnosťou štátu druhej zmluvnej strany, alebo budú dodržiavané v prospech takýchto cestujúcich, posádky alebo nákladu.

Článok 6

Bezpečnosť leteckej dopravy

1. Každá zmluvná strana uzná na účely prevádzkovania leteckej dopravy podľa tejto dohody za platné osvedčenia spôsobilosti lietadiel, osvedčenia spôsobilosti dopravcov a licencie, vydané alebo uznané za platné druhou zmluvnou stranou za predpokladu, že podmienky pre takéto osvedčenia alebo licencie sú minimálne rovné normám, ktoré možno stanoviť podľa Dohovoru. Avšak každá zmluvná strana môže na účely preletu nad územím jej štátu odmietnuť uznať za platné osvedčenia spôsobilosti a licencie vydané, prípadne uznané za platné pre jej štátnych príslušníkov druhou zmluvnou stranou.

2. Každá zmluvná strana môže požiadať o konzultácie ohľadne bezpečnostných noriem prijatých a používaných druhou zmluvnou stranou týkajúcich sa leteckonavigačných zariadení, posádky lietadiel, lietadiel a prevádzky určených leteckých spoločností. Ak po takýchto konzultáciách jedna zmluvná strana zistí, že druhá zmluvná strana účinne nedodržiava a neuplatňuje bezpečnostné normy a požiadavky, ktoré by zodpovedali aspoň minimálnym normám, ktoré môžu byť stanovené podľa Dohovoru, druhá zmluvná strana bude upovedomená o takýchto zisteniach a opatreniach považovaných za nevyhnutné, aby sa vyhovelo týmto minimálnym normám a druhá zmluvná strana prijme primerané opatrenia na odstránenia nedostatkov. Každá zmluvná strana si vyhradzuje právo odmietnuť, zrušiť, alebo obmedziť prevádzkové povolenie, alebo technické povolenie leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam

určených druhou zmluvnou stranou v prípade, že druhá zmluvná strana nepodnikne v primeranej lehote vhodné nápravné opatrenia.

Článok 7

Zabezpečenie ochrany v leteckej doprave

1. V súlade so svojimi právami a záväzkami podľa medzinárodného práva si zmluvné strany opätovne potvrdzujú, že ich vzájomný záväzok chrániť bezpečnosť civilného letectva proti činom protiprávneho zasahovania tvorí neoddeliteľnú súčasť tejto dohody. Bez obmedzenia všeobecnej platnosti ich práv a záväzkov podľa medzinárodného práva budú zmluvné strany predovšetkým postupovať v súlade s ustanoveniami Dohovoru o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla, podpísaného v Tokiu dňa 14. septembra 1963, Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel, podpísaného v Haagu dňa 16. decembra 1970, Dohovoru o potláčaní protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva, podpísaného v Montreale dňa 23. septembra 1971 a Protokolu o boji s protiprávnymi činmi násilia na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu, podpísaného v Montreale dňa 24. februára 1988.

2. Zmluvné strany si vzájomne poskytnú na požiadanie všetku potrebnú pomoc, aby sa zabránilo činom protiprávneho zmocnenia sa civilných lietadiel a ďalším protiprávnym činom proti bezpečnosti takýchto lietadiel, ich cestujúcich, posádky, letísk a leteckých navigačných zariadení, aby sa odvrátilo akékoľvek iné ohrozenie bezpečnosti civilnej leteckej navigácie.

3. Zmluvné strany budú v rámci svojich vzájomných vzťahov postupovať v súlade s normami na zabezpečenie bezpečnosti leteckej dopravy a príslušnými odporúčaniami stanovenými Medzinárodnou organizáciou civilného letectva a zaradenými ako prílohy k Dohovoru. Budú vyžadovať, aby prevádzkovatelia lietadiel registrovaných v štáte príslušnej zmluvnej strany, prevádzkovatelia lietadiel, ktorí majú hlavné miesto podnikania alebo trvalé bydlisko na území štátu príslušnej zmluvnej strany a prevádzkovatelia letísk na území ich štátu postupovali v súlade s týmito ustanoveniami o zabezpečení bezpečnosti civilného letectva.

4. Každá zmluvná strana súhlasí s tým, že bude dodržiavať bezpečnostné ustanovenia vyžadované druhou zmluvnou stranou pre vstup na územie štátu tejto druhej zmluvnej strany, pobyt na jeho území a odchod z neho, a že podnikne primerané opatrenia na ochranu lietadiel a prehliadku cestujúcich, posádky a ich batožiny a príručných predmetov, ako aj nákladu a palubných zásob lietadla pred a počas nastupovania a nakladania. Každá zmluvná strana taktiež pozitívne zváži akúkoľvek žiadosť druhej zmluvnej strany týkajúcu sa osobitných bezpečnostných opatrení, aby sa predišlo konkrétnemu ohrozeniu.

5. Ak sa vyskytne prípad alebo hrozba protiprávneho zmocnenia sa lietadla alebo iný protiprávny čin proti bezpečnosti cestujúcich, posádky, lietadla, letísk alebo leteckých navigačných zariadení, zmluvné strany si budú vzájomne pomáhať uľahčením komunikácie a ďalšími vhodnými opatreniami zameranými na rýchle a bezpečné ukončenie takéhoto prípadu alebo odstránenie hrozby.

6. Ak má zmluvná strana dostatočné dôvody sa domnievať, že druhá zmluvná strana sa odchýlila od ustanovení tohto článku týkajúcich sa zabezpečenia bezpečnosti leteckej dopravy, vládne orgány civilného letectva tejto zmluvnej strany môžu požadovať bezodkladné konzultácie s vládnymi orgánmi civilného letectva druhej zmluvnej strany. Ak do 15 dní od dňa podania takejto žiadosti nedôjde k uspokojivej dohode, bude to dôvodom k odmietnutiu, zrušeniu, obmedzeniu prevádzkového povolenia, alebo uloženiu podmienok na prevádzkové povolenie alebo technické povolenia leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam štátu tejto zmluvnej strany. Ak si to budú vyžadovať mimoriadne okolnosti, môže zmluvná strana podniknúť predbežné opatrenia pred uplynutím lehoty 15 dní.

Článok 8

Obchodná činnosť

1. Letecké spoločnosti štátov zmluvných strán majú právo zriadiť si kancelárie na území štátu druhej zmluvnej strany na podporu predaja a predaj leteckej dopravy.

2. Určené letecké spoločnosti štátov zmluvných strán sú v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi štátu druhej zmluvnej strany týkajúcimi sa vstupu, pobytu a zamestnania, oprávnené si priviesť a zamestnávať na území štátu druhej zmluvnej strany riadiaci, obchodný, technický, prevádzkový a ďalší odborný personál potrebný na zabezpečovanie leteckej dopravy.

3. Každá určená letecká spoločnosť má právo vykonávať svoj vlastný pozemný handling na území štátu druhej zmluvnej strany ("self-handling"), alebo si podľa vlastného uváženia pre takéto služby čiastočne alebo úplne vybrať handling spomedzi konkurujúcich agentúr. Tieto práva podliehajú len fyzickým obmedzeniam vyplývajúcim z bezpečnosti letiska. Tam, kde je vzhľadom na bezpečnosť letiska vlastný pozemný handling leteckej spoločnosti vylúčený, budú pozemné služby dostupné všetkým leteckým spoločnostiam na rovnakej báze. Poplatky budú vychádzať z nákladov na poskytované služby a takéto služby budú v druhu a kvalite porovnateľné so službami vlastného pozemného handlingu.

4. Každá letecká spoločnosť určená ktoroukoľvek zmluvnou stranou môže uskutočňovať priamy predaj leteckej dopravy na území štátu druhej zmluvnej strany a podľa uváženia leteckej spoločnosti aj prostredníctvom jej zástupcov, s výnimkou prípadov, ktoré môžu byť zvlášť upravené predpismi pre nepravidelnú dopravu v štáte, v ktorom nepravidelná doprava začína, a týkajú sa ochrany finančných prostriedkov cestujúcich a práv cestujúcich na storno leteckej dopravy a vrátenie peňazí. Každá letecká spoločnosť má právo predaja takejto dopravy a ktorákoľvek osoba si bude môcť takúto dopravu zakúpiť v mene príslušného štátu, alebo vo voľne zameniteľnej mene.

5. Každá letecká spoločnosť má na požiadanie právo zameniť a previesť do svojho štátu prebytok príjmov nad výdavkami lokálne vynaloženými. Výmena a prevod budú povolené bez zbytočného odkladu a bez obmedzení prípadne ich zdanenia, pri devízovom kurze platnom v dobe požiadavky na prevod peňazí zo strany dopravcu.

6. Letecké spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany môžu na území štátu druhej zmluvnej strany platiť miestne výdaje vrátane nákupu paliva v miestnej mene. Podľa vlastného uváženia môžu letecké spoločnosti štátov zmluvných strán platiť takéto výdaje na území štátu druhej zmluvnej strany vo voľne zameniteľnej mene v súlade s miestnymi devízovými predpismi.

7. Pri prevádzkovaní alebo poskytovaní oprávnených služieb na dohodnutých trasách môže ktorákoľvek určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany uzatvárať dohody o spolupráci v marketingu ako napr. dohody o blokovaní časti kapacity (blocked-space) a o spoločnom označovaní liniek (code-share), alebo dohody o prenájme lietadiel s

a. leteckou spoločnosťou, alebo spoločnosťami štátov zmluvných strán; a

b. leteckou spoločnosťou, alebo spoločnosťami tretieho štátu;

za predpokladu, že všetky letecké spoločnosti sú držiteľmi príslušných povolení a spĺňajú požiadavky obvykle uplatňované v súvislosti s takýmito dohodami.

8. Nehľadiac na iné ustanovenia tejto dohody majú letecké spoločnosti a nepriami poskytovatelia prepravy nákladu štátov zmluvných strán právo bez obmedzenia využívať v spojitosti s medzinárodnou leteckou dopravou akúkoľvek pozemnú dopravu nákladu do ľubovoľného a z ľubovoľného miesta na území štátov zmluvných strán, alebo v tretích štátoch, vrátane dopravy na všetky letiská a zo všetkých letísk vybavených colnou službou, ako aj

právo, kde je to vhodné, prepravovať náklad pod colnou uzáverou v súlade s príslušnými zákonmi a inými právnymi predpismi. Takýto náklad, bez ohľadu na to či je premiestňovaný po zemi, alebo vo vzduchu bude mať prístup k colnému procesu a zariadeniam s tým spojeným na letisku. Letecké spoločnosti sa môžu rozhodnúť, že budú vykonávať svoju vlastnú pozemnú dopravu alebo ju budú zabezpečovať prostredníctvom dohôd s inými pozemnými dopravcami vrátane pozemnej dopravy prevádzkovanej inými leteckými spoločnosťami a nepriamymi poskytovateľmi nákladnej leteckej dopravy. Takéto intermodálne nákladné služby môžu byť poskytované za jednoduché cestovné, prostredníctvom ceny za kombinovanú leteckú a pozemnú dopravu za predpokladu, že osoby realizujúce zásielky nebudú zavádzané pokiaľ ide o skutočnosti týkajúce sa takejto dopravy.

Článok 9

Oslobodenie od cla a daní

1. Pri prílete na územie štátu jednej zmluvnej strany, lietadlá prevádzkované v rámci medzinárodnej leteckej dopravy určenými leteckými spoločnosťami štátu druhej zmluvnej strany, ich obvyklé vybavenie, pozemné príslušenstvo, palivo, mazivá, spotrebné technické zásoby, náhradné diely (vrátane motorov), palubné zásoby lietadla (vrátane, ale nie limitujúc položky ako sú potraviny, nápoje a liehoviny, tabakové a ďalšie výrobky určené na predaj cestujúcim, alebo pre ich použitie v obmedzených množstvách počas letu) a ďalšie položky určené na použitie alebo použité výlučne v súvislosti s prevádzkou, alebo servisom lietadla použitého v rámci medzinárodnej leteckej dopravy, sa na základe reciprocity oslobodzujú od všetkých dovozných obmedzení, majetkovej dane a všeobecných daní, colných poplatkov, spotrebných daní a obdobných daní, poplatkov a sadzieb, ktoré sú uložené štátnymi orgánmi a nezakladajú sa na nákladoch na poskytované služby za predpokladu, že takéto príslušenstvo a zásoby ostanú na palube lietadla.

2. Taktiež budú, na základe reciprocity, oslobodené nasledovné položky od daní, dávok, cla, poplatkov a sadzieb uvedených v odseku 1 tohto článku, s výnimkou poplatkov založených na nákladoch na poskytovanú službu:

a. zásoby na palube lietadla privezené na územie, alebo dodané na území štátu jednej zmluvnej strany a naložené na palubu, v primeraných množstvách, na použitie v odlietajúcom lietadle leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany použitom v medzinárodnej leteckej doprave, bez ohľadu na to, či sa tieto zásoby majú použiť na časti cesty vykonanej nad územím štátu zmluvnej strany, kde boli naložené na palubu;

b. pozemné príslušenstvo a náhradné dielce (vrátane motorov), privezené na územie štátu zmluvnej strany na účely servisu, údržby alebo opravy lietadla leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany použitom v rámci medzinárodnej leteckej dopravy;

c. palivo, mazivá a spotrebné technické zásoby privezené na územie, alebo dodané na území štátu zmluvnej strany na použitie v lietadle leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany použitom v medzinárodnej leteckej doprave, bez ohľadu na to, či sa tieto zásoby majú použiť na časti cesty vykonanej nad územím štátu zmluvnej strany, kde boli naložené na palubu; a

d. propagačný a reklamný materiál privezený na územie alebo dodaný na území štátu jednej zmluvnej strany a naložený na palubu, v primeraných množstvách, na použitie v odlietajúcom lietadle leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany, použitom v medzinárodnej leteckej doprave bez ohľadu na to, či sa tieto zásoby majú použiť na časti cesty vykonanej nad územím štátu zmluvnej strany, kde boli naložené na palubu.

3. Možno vyžadovať, aby príslušenstvo a zásoby uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku boli držané pod dohľadom alebo kontrolou príslušných úradov.

4. Výnimky uvedené v tomto článku sa tiež použijú v prípade, keď určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany uzavrela zmluvu s inou leteckou spoločnosťou, ktorá obdobne využíva tieto výnimky od druhej zmluvnej strany, týkajúce sa zapožičania alebo dopravy položiek uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku, na území štátu druhej zmluvnej strany.

Článok 10

Užívateľské poplatky

1. Užívateľské poplatky, ktoré môžu oprávnené účtujúce úrady alebo orgány štátu jednej zmluvnej strany uložiť leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany, budú oprávnené, primerané, nie neodôvodnene diskriminačné a spravodlivo rozdelené podľa kategórie užívateľov. V každom prípade budú takéto užívateľské poplatky stanovené leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany za nie menej priaznivých podmienok než sú najpriaznivejšie podmienky dostupné pre ktorúkoľvek inú leteckú spoločnosť v čase stanovenia poplatkov.

2. Užívateľské poplatky uložené leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany môžu odzrkadlovať, avšak nepresiahnu úplné náklady príslušných účtujúcich orgánov, alebo orgánov na zabezpečenie príslušného letiska, životného prostredia letiska, leteckej navigácie a zariadení a služieb zabezpečenia bezpečnosti na letisku alebo v rámci letiskového systému. Takéto poplatky môžu zahrňovať primeranú návratnosť aktív po amortizácii. Spoplatňované zariadenia a služby budú poskytované na báze efektívnosti a hospodárnosti.

3. Každá zmluvná strana bude napomáhať konzultáciám medzi oprávnenými účtujúcimi úradmi alebo orgánmi na území jej štátu a leteckými spoločnosťami využívajúcimi tieto služby a zariadenia a bude napomáhať výmene takýchto informácií medzi oprávnenými účtujúcimi úradmi alebo orgánmi a leteckými spoločnosťami podľa potreby, aby sa umožnilo dôkladné posúdenie primeranosti poplatkov v súlade so zásadami odsekov 1 a 2 tohto článku. Každá zmluvná strana bude nabádať oprávnené účtujúce úrady alebo orgány, aby poskytovali užívateľom primerané predbežné oznámenia akýchkoľvek návrhov zmien užívateľských poplatkov, aby sa užívateľom umožnilo vyjadriť svoje stanoviská pred vykonaním zmien.

4. Žiadna zmluvná strana v procese riešenia sporov podľa článku 14 nebude posudzovaná za narušajúcu ustanovenie tohto článku, iba ak by v primeranom časovom období nevykonala posúdenie poplatku alebo praktiky, ktoré sú predmetom sťažnosti štátu druhej zmluvnej strany; alebo by po takomto posúdení nepodnikla v rámci svojej právomoci všetky opatrenia na nápravu ktoréhokoľvek poplatku alebo praktiky, ktoré nie sú v súlade s týmto článkom.

Článok 11

Spravodlivá súťaživosť

1. Každá zo zmluvných strán umožní spravodlivú a rovnakú príležitosť k tomu, aby mohli letecké spoločnosti určené obidvoma zmluvnými stranami súťažiť v poskytovaní medzinárodnej leteckej dopravy upravenej touto dohodou.

2. Každá zmluvná strana umožní každej určenej leteckej spoločnosti stanoviť si frekvenciu a kapacitu medzinárodnej leteckej dopravy ktorú poskytuje, na základe obchodného uváženia vychádzajúceho z trhu. V súlade s týmto právom žiadna zo zmluvných strán jednostranne neobmedzí objem dopravy, frekvenciu, alebo pravidelnosť služby, prípadne typ alebo typy lietadiel prevádzkovaných leteckými spoločnosťami určenými druhou zmluvnou stranou, s výnimkou prípadov, kedy to môže byť nutné z colných, technických, prevádzkových dôvodov, alebo dôvodov životného prostredia, podľa jednotných podmienok v súlade s článkom 15 Dohovoru.

3. Žiadna zmluvná strana neuloží, vo vzťahu k leteckým spoločnostiam určeným druhou zmluvnou stranou, podmienku prvého odmietnutia služieb, stanovenia pomeru objemu služieb medzi dopravcami jej štátu a dopravcami štátu druhej zmluvnej strany v nepravidelnej doprave, poplatku za umožnenie prevádzky, prípadne inú podmienku vo vzťahu ku kapacite, frekvencii alebo doprave, ktorá by nebola v súlade s účelom tejto dohody.

4. Žiadna zmluvná strana nebude požadovať predloženie letových poriadkov, programov letov nepravidelnej dopravy, prípadne prevádzkových plánov leteckými spoločnosťami štátu druhej zmluvnej strany na schválenie, s výnimkou požiadavky ich predkladania na nediskriminačnom základe na účely dosiahnutia jednotných podmienok predpokladaných odsekom 2 tohto článku alebo ak by to bolo zvlášť stanovené v prílohe k tejto dohode. Ak zmluvná strana požaduje ich predloženie na informačné účely, bude minimalizovať administratívne bremeno podmienok a procedúr predloženia na sprostredkovateľov leteckej dopravy a na letecké spoločnosti určené druhou zmluvnou stranou.

Článok 12

Cenotvorba

1. Každá zmluvná strana umožní, aby si ceny za leteckú dopravu stanovila každá určená letecká spoločnosť na základe obchodného uváženia vychádzajúceho z trhu. Intervencia zmluvných strán sa obmedzí na:

a. ochranu pred neprimerane diskriminačnými cenami alebo praktikami;

b. ochranu spotrebiteľov pred cenami, ktoré sú neprimerane vysoké, alebo reštriktívne z dôvodu zneužívania dominantného postavenia; a

c. ochranu leteckých spoločností pred cenami, ktoré sú umelo nízke, z dôvodu priamej alebo nepriamej vládnej subvencie, alebo podpory.

2. Každá zmluvná strana môže požadovať oznámenie alebo predloženie cien, ktoré majú byť účtované za leteckú dopravu na území jej štátu alebo z neho, leteckými spoločnosťami určenými druhou zmluvnou stranou, vládnym orgánom civilného letectva. Oznámenie alebo predloženie cien leteckými spoločnosťami štátov zmluvných strán možno vyžadovať nie viac ako 30 dní pred navrhovaným dňom ich platnosti. V individuálnych prípadoch možno oznámenie, alebo predloženie povoliť v kratšej lehote, než sa bežne požaduje. Žiadna zmluvná strana nebude požadovať, aby letecké spoločnosti určené druhou zmluvnou stranou oznámili alebo predložili ceny účtované verejnosti v nepravidelnej doprave, s výnimkou prípadov, kedy sa to požaduje na nediskriminačnom základe na informačné účely.

3. Žiadna zmluvná strana nepodnikne jednostranné kroky, aby zabránila zavedeniu alebo pokračovaniu ceny, ktorej účtovanie bolo navrhnuté, alebo ktorá je účtovaná leteckou spoločnosťou určenou ktoroukoľvek zmluvnou stranou, za medzinárodnú leteckú dopravu medzi územiami štátov zmluvných strán alebo leteckou spoločnosťou určenou jednou zmluvnou stranou za medzinárodnú leteckú dopravu medzi územím štátu druhej zmluvnej strany a ktorýmkoľvek iným štátom, v obidvoch prípadoch zahŕňajúc aj dopravu na základe dohody medzi dopravcami alebo na vnútrolinkovej báze. Ak sa ktorákoľvek zmluvná strana domnieva, že ľubovoľná z týchto cien nie je v súlade s ustanoveniami odseku 1 tohto článku, bude požadovať konzultácie a podľa možnosti čo najskôr upovedomí druhú zmluvnú stranu o dôvodoch jej nespokojnosti. Takéto konzultácie sa uskutočnia najneskôr 30 dní po prijatí žiadosti a zmluvné strany budú spolupracovať pri zabezpečovaní informácií potrebných pre uvážené vyriešenie otázky. Ak zmluvné strany dosiahnu dohodu vo vzťahu k cene, pre ktorú bolo podané oznámenie o nespokojnosti, každá zo zmluvných strán vynaloží maximálne úsilie na uvedenie takejto dohody do platnosti. Bez takejto vzájomnej dohody nadobudne príslušná cena platnosť, prípadne ostane v platnosti.

Článok 13

Konzultácie

Každá zmluvná strana môže kedykoľvek požiadať o konzultácie týkajúce sa tejto dohody. Konzultácie sa začnú v čo najkratšej lehote, avšak najneskôr 60 dní odo dňa, prijatia príslušnej žiadosti druhou zmluvnou stranou, ak nie je dohodnuté inak.

Článok 14

Riešenie sporov

1. Akýkoľvek spor týkajúci sa tejto dohody, okrem sporov vzniknutých podľa odseku 3 článku 12 (Cenotvorba), ktorý nebude vyriešený v prvom kole oficiálnych konzultácií, môže byť dohodou zmluvných strán postúpený na rozhodnutie určitej osobe, alebo orgánu. Ak sa zmluvné strany takto nedohodnú, spor bude na žiadosť jednej zo zmluvných strán predložený na rozhodcovské konanie podľa uvedeného postupu.

2. Rozhodcovské konanie bude vykonávať rozhodcovský orgán pozostávajúci z troch rozhodcov, ktorí budú vymenovaní takto:

a. do 30 dní po prijatí žiadosti o predloženie sporu na rozhodcovské konanie každá zmluvná strana vymenuje jedného rozhodcu. Do 60 dní potom ako boli vymenovaní, títo dvaja rozhodcovia vymenujú na základe dohody tretieho rozhodcu, ktorý bude vykonávať funkciu predsedu rozhodcovského orgánu;

b. ak niektorá zmluvná strana nevymenuje rozhodcu, alebo ak tretí rozhodca nebude vymenovaný v súlade s odsekom 2 písm. a) tohto článku, ktorákoľvek zo zmluvných strán môže požiadať prezidenta Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva, aby vymenovala potrebného rozhodcu, prípadne rozhodcov do 30 dní. Ak je prezident Rady príslušníkom štátu jednej zo zmluvných strán, vykoná menovanie služobne najstarší viceprezident, ktorý z tohto dôvodu nie je diskvalifikovaný.

3. Ak nebude dohodnuté inak, určí rozhodcovský orgán medze svojej jurisdikcie v súlade s touto dohodou a stanoví si svoje vlastné procedurálne pravidlá. Rozhodcovský orgán po svojom vytvorení môže odporučiť predbežné nápravné opatrenia až do svojho konečného rozhodnutia. Na pokyn rozhodcovského orgánu alebo na žiadosť jednej zo zmluvných strán bude najneskôr 15 dní po úplnom konštituovaní rozhodcovského orgánu usporiadaná konferencia na účely stanovenia presných otázok, ktoré majú byť rozhodnuté rozhodcovským konaním a špecifických postupov, ktoré majú byť dodržané.

4. Ak nebude dohodnuté alebo nariadené rozhodcovským orgánom inak, zmluvné strany predložia memorandum do 45 dní od dátumu úplného konštituovania rozhodcovského orgánu. Odpovede majú prísť najneskôr do 60 dní. Rozhodcovský orgán usporiada konanie na žiadosť jednej zo zmluvných strán, alebo z vlastného podnetu, do 15 dní potom ako majú prísť odpovede.

5. Rozhodcovský orgán sa pokúsi vyniesť písomné rozhodnutie do 30 dní od skončenia konania, alebo, ak nebude usporiadané žiadne konanie, odo dňa, kedy budú predložené obidve odpovede. Rozhodcovský orgán rozhoduje väčšinou svojich hlasov.

6. Zmluvné strany môžu predložiť žiadosti o výklad rozhodnutia do 15 dní po jeho vynesení a ľubovoľné poskytnuté objasnenie bude vystavené do 15 dní odo dňa prijatia takejto žiadosti.

7. Zmluvné strany plne zrealizujú každé rozhodnutie, alebo nález rozhodcovského orgánu v miere, ktorá je v súlade s jej vnútroštátnymi právnymi predpismi.

8. Náklady na rozhodcovské konanie, vrátane poplatkov a výdavkov rozhodcov sa rozdelia rovnakým dielom medzi zmluvné strany. Všetky výdavky prezidenta Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva súvisiace s postupmi v pododseku 2, písmeno b) tohto článku sa budú považovať za súčasť výdavkov rozhodcovského konania.

Článok 15

Vypovedanie dohody

1. Táto dohoda sa uzaviera na dobu neurčitú.

2. Každá zmluvná strana môže dohodu kedykoľvek písomne vypovedať. Oznámenie o výpovedi bude súčasne odoslané Medzinárodnej organizácii civilného letectva. Platnosť dohody skončí uplynutím posledného dňa pred dňom uplynutia jednoročnej lehoty odo dňa prijatia oznámenia druhou zmluvnou stranou, ak nebude príslušné oznámenie odvolané dohodou zmluvných strán pred ukončením danej lehoty.

Článok 16

Registrácia v ICAO

Táto dohoda a všetky jej zmeny podliehajú registrácii v Medzinárodnej organizácii civilného letectva.

Článok 17

Nadobudnutie platnosti

1. Táto dohoda nadobudne platnosť dňom výmeny nót, ktorými si zmluvné strany oznámia, že boli splnené podmienky stanovené ich príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi. Dohoda sa bude predbežne vykonávať odo dňa jej podpisu.

2. Dňom nadobudnutia platnosti tejto dohody skončí, vo vzťahu medzi Spojenými štátmi americkými a Slovenskou republikou platnosť Dohody medzi vládou Spojených štátov amerických a vládou Československej socialistickej republiky o leteckej doprave, podpísanej v Prahe dňa 29. júna 1987 v platnom znení a predĺžení.

NA DÔKAZ TOHO dolupodpísaní, náležite na to splnomocnení svojimi vládami, podpísali túto dohodu.

DANÉ v Bratislave, dňa 22. januára 2001, v dvoch pôvodných vyhotoveniach, každé v anglickom a slovenskom jazyku, pričom obidva texty majú rovnakú platnosť.

ZA VLÁDU
SPOJENÝCH ŠTÁTOV AMERICKÝCH:

ZA VLÁDU
SLOVENSKEJ REPUBLIKY:

PRÍLOHA I

Pravidelná letecká doprava

Oddiel 1

Trasy

Letecké spoločnosti určené podľa tejto prílohy budú v súlade s podmienkami svojho určenia oprávnené vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu podľa letového poriadku medzi miestami na týchto trasách:

A. Trasy pre leteckú spoločnosť alebo spoločnosti určené vládou Spojených štátov:

1. Z bodov pred Spojenými štátmi cez Spojené štáty a medziľahlé body do bodu alebo do bodov v Slovenskej republike a za.

2. Pre službu alebo služby výlučného carga medzi Slovenskou republikou a ľubovoľným bodom, alebo bodmi.

B. Trasy pre leteckú spoločnosť alebo spoločnosti určené vládou Slovenskej republiky:

1. Z bodov pred Slovenskou republikou cez Slovenskú republiku a medziľahlé body do bodu alebo bodov v Spojených štátoch a za.

2. Pre službu alebo služby výlučného carga medzi Spojenými štátmi a ľubovoľným bodom alebo bodmi.

Oddiel 2

Prevádzková flexibilita

Každá určená letecká spoločnosť môže pri ktoromkoľvek lete alebo všetkých letoch a podľa svojho uváženia:

1. prevádzkovať lety v ktoromkoľvek, alebo v oboch smeroch;

2. kombinovať rôzne čísla letov v rámci prevádzky jedného lietadla;

3. poskytovať služby do bodov pred, do medziľahlých bodov a bodov za, a bodov na územiach štátov zmluvných strán na trasách v ľubovoľnej kombinácii a v ľubovoľnom poradí;

4. vynechať zastávky v ľubovoľnom bode, alebo bodoch;

5. presunúť dopravu z ľubovoľného z jej lietadiel na ľubovoľné z jej ďalších lietadiel v ktoromkoľvek bode na trasách; a

6. poskytovať služby v bodoch pred ktorýmkoľvek bodom na území jej štátu so zmenou alebo bez zmeny lietadla alebo čísla letu a môže poskytovať a propagovať takéto služby verejnosti prostredníctvom služieb; bez smerového, alebo geografického obmedzenia a bez straty akéhokoľvek práva uskutočňovať dopravu inak prípustnú podľa tejto dohody; za predpokladu, že s výnimkou služieb prepravy výlučného carga, príslušná služba je poskytovaná v bode na území štátu zmluvnej strany určujúcej príslušnú leteckú spoločnosť.

Oddiel 3

Zmena lietadla

V ktoromkoľvek úseku alebo v ktorýchkoľvek úsekoch uvedených trás môže určená letecká spoločnosť uskutočňovať medzinárodnú leteckú dopravu bez akéhokoľvek obmedzenia zmeny typu alebo čísla prevádzkovaného lietadla v ktoromkoľvek mieste trasy za predpokladu, že s výnimkou služieb výlučného carga, príslušná doprava za takýto bod v smere odletu je pokračovaním dopravy z územia štátu zmluvnej strany, ktorá leteckú spoločnosť určila a doprava v smere príletu na územie štátu zmluvnej strany, ktorá leteckú spoločnosť určila, je pokračovaním dopravy spoza takéhoto bodu.

PRÍLOHA II

Nepravidelná letecká doprava

Oddiel 1

A. Letecké spoločnosti štátov zmluvných strán určené podľa tejto prílohy budú mať v súlade s podmienkami ich určenia právo uskutočňovať medzinárodnú nepravidelnú dopravu cestujúcich (a ich sprievodnej batožiny) a/alebo nákladu (ktorá zahŕňa nepravidelnú dopravu nákladu, neobmedzujúc sa len na zasielateľa nákladu, oddelene a v kombinácii - cestujúci/náklad):

1. Medzi ľubovoľným bodom alebo bodmi na území štátu zmluvnej strany, ktorá leteckú spoločnosť určila a ľubovoľným bodom alebo bodmi na území štátu druhej zmluvnej strany; a

2. Medzi ľubovoľným bodom alebo bodmi na území štátu druhej zmluvnej strany a ľubovoľným bodom alebo bodmi v treťom štáte alebo štátoch za predpokladu, s výnimkou nepravidelnej dopravy nákladu, že takáto služba je časťou kontinuálnej prevádzky, so zmenou lietadla, alebo bez nej, ktorá zahŕňa dopravu do materského štátu, na účely uskutočňovania miestnej dopravy medzi materským štátom a územím štátu druhej zmluvnej strany.

B. Pri vykonávaní služieb upravených touto prílohou majú letecké spoločnosti štátov zmluvných strán určené podľa tejto prílohy taktiež právo prerušiť cestu v ktoromkoľvek bode, bez ohľadu na to, či sa nachádza na území alebo mimo územia štátu zmluvnej strany; uskutočňovať tranzitnú dopravu cez územie štátu druhej zmluvnej strany; kombinovať v tom istom lietadle dopravu, ktorá začína na území štátu jednej zmluvnej strany, dopravu, ktorá začína na území štátu druhej zmluvnej strany a dopravu, ktorá začína v tretích štátoch; a uskutočňovať medzinárodnú leteckú dopravu bez akýchkoľvek obmedzení pokiaľ ide o zmenu typu a čísla prevádzkovaného lietadla, v ktoromkoľvek mieste trasy; za predpokladu, s výnimkou nepravidelnej dopravy nákladu, že doprava v smere odletu za takýto bod je pokračovaním dopravy z územia štátu zmluvnej strany, ktorá leteckú spoločnosť určila a v smere príletu je doprava na územie štátu zmluvnej strany, ktorá leteckú spoločnosť určila pokračovaním dopravy spoza takéhoto bodu.

C. Každá zmluvná strana priaznivo zváži žiadosti leteckých spoločností štátu druhej zmluvnej strany ohľadne realizácie dopravy, ktorú táto príloha nezahŕňa, na báze porozumenia a reciprocity.

Oddiel 2

A. Každá letecká spoločnosť určená ktoroukoľvek zmluvnou stranou uskutočňujúca medzinárodnú nepravidelnú leteckú dopravu, ktorá začína na území štátu jednej zo zmluvných strán, bez ohľadu na to, či na báze jednosmernej cesty, alebo cesty tam a späť, má možnosť voľby vyhovieť buď zákonom, predpisom a pravidlám nepravidelnej leteckej dopravy jej štátu, alebo štátu druhej zmluvnej strany. Ak bude niektorá zmluvná strana aplikovať odlišné pravidlá, predpisy, podmienky, predpoklady alebo obmedzenia na jednu, alebo viaceré z jej leteckých spoločností, alebo na letecké spoločnosti iných štátov, každá určená letecká spoločnosť bude podliehať najmenej reštriktívnym z týchto kritérií.

B. Žiadne z ustanovení predchádzajúceho odseku nebude však obmedzovať právo žiadnej zo zmluvných strán vyžadovať od leteckých spoločností určených podľa tejto prílohy ktoroukoľvek zo zmluvných strán, aby dodržiavala podmienky týkajúce sa ochrany finančných prostriedkov cestujúcich a práv cestujúcich na storno leteckej dopravy a vrátenie peňazí.

Oddiel 3

S výnimkou vo vzťahu k pravidlám ochrany spotrebiteľa uvedených v predchádzajúcom odseku, nebude žiadna zo zmluvných strán vyžadovať od leteckej spoločnosti určenej podľa tejto prílohy druhou zmluvnou stranou, vo vzťahu k uskutočňovaniu dopravy z územia štátu takejto druhej zmluvnej strany, alebo tretej krajiny na báze jednosmernej cesty, alebo cesty tam a späť, aby predložila viac ako jedno vyhlásenie o súlade s aplikovateľnými zákonmi, predpismi a pravidlami uvedenými v oddieli 2 tejto prílohy, alebo o oslobodení od týchto zákonov, predpisov alebo pravidiel udelenom príslušnými vládnymi orgánmi civilného letectva.

PRÍLOHA III

Zásady nediskriminácie v rámci počítačových rezervačných systémov a súťaže medzi nimi

Uznávajúc, že článok 11 (Spravodlivá súťaž) tejto dohody garantuje leteckým spoločnostiam štátov zmluvných strán "spravodlivú a rovnakú príležitosť k súťaži,"

Berúc do úvahy, že jeden z najdôležitejších aspektov schopnosti leteckej spoločnosti súťažiť je jej schopnosť informovať verejnosť o svojich službách korektným a nestranným spôsobom a že preto kvalita informácií o službách leteckej dopravnej spoločnosti dostupných pre zástupcov cestovných kancelárií, ktorí takéto informácie priamo distribuujú cestujúcej verejnosti a schopnosť leteckej spoločnosti poskytnúť takýmto zástupcom konkurencieschopné počítačové rezervačné systémy predstavujú základ príležitostí leteckej spoločnosti pre súťaženie, a

Berúc do úvahy, že je rovnako potrebné zabezpečiť, aby záujmy spotrebiteľov produktov leteckej dopravy boli chránené pred akýmkoľvek zneužitím takýchto informácií a ich zavádzajúcou prezentáciou, a aby letecké spoločnosti a zástupcovia cestovných kancelárií mali prístup k efektívne súťažiacim počítačovým rezervačným systémom:

1. sa zmluvné strany dohodli, že počítačové rezervačné systémy budú mať integrované primárne zobrazovacie jednotky v prípade ktorých:

a. budú informácie týkajúce sa medzinárodných leteckých dopravných služieb, vrátane vytvárania prípojov k takýmto službám, vkladané a zobrazované na základe nediskriminačných a objektívnych kritérií, ktoré nebudú priamo, alebo nepriamo ovplyvňované totožnosťou leteckej spoločnosti, alebo trhu. Takéto kritériá budú platiť jednotne pre všetky účastné letecké spoločnosti.

b. budú databázy počítačových rezervačných systémov podľa možnosti čo najvyčerpávajúcejšie.

c. predajcovia počítačových rezervačných systémov nebudú vymazávať informácie odovzdané účastnými leteckými spoločnosťami; takéto informácie budú presné a transparentné; napríklad u letov so spoločne využívaným kódom a zmenou lietadla a letov so zastávkami by malo byť jasne špecifikované, že majú tieto charakteristiky.

d. všetky počítačové rezervačné systémy, ktoré sú dostupné zástupcom cestovných kancelárií, ktorí priamo distribuujú informácie o službách leteckých spoločností cestujúcej verejnosti na území štátu ktorejkoľvek zo zmluvných strán budú nielen musieť, ale taktiež budú mať nárok pracovať v súlade pravidlami pre počítačové rezervačné systémy, ktoré platia na území štátu, kde je príslušný počítačový rezervačný systém prevádzkovaný.

e. zástupcovia cestovných kancelárií budú môcť využívať ľubovoľné zo sekundárnych zobrazovacích jednotiek dostupných prostrednictvom počítačových rezervačných systémov pokiaľ zástupca cestovnej kancelárie o takúto zobrazovaciu jednotku špecificky požiada.

2. Zmluvná strana bude vyžadovať, aby každý predajca počítačového rezervačného systému pôsobiaci na území jej štátu umožnil všetkým leteckým spoločnostiam ochotným zaplatiť za príslušný nediskriminačný poplatok účasť na jeho počítačovom rezervačnom systéme. Zmluvná strana bude vyžadovať, aby všetky distribučné zariadenia, ktoré predajca systému prevádzkuje, boli zúčastneným leteckým spoločnostiam poskytované na nediskriminačnom základe.

Zmluvná strana bude vyžadovať, aby predajcovia počítačových rezervačných systémov na nediskriminačnej, objektívnej báze, neutrálnej z hľadiska dopravcu a trhu, zobrazili medzinárodné letecké dopravné služby zúčastnených leteckých spoločností na všetkých trhoch, kde si tieto želajú príslušné služby predávať. Na požiadanie zverejní predajca počítačového rezervačného systému podrobnosti o spôsobe aktualizovania a ukladania svojej databázy, svoje kritéria pre editovanie a zoraďovanie informácií, váhu pre takéto kritériá a kritériá použité pre výber prípojných miest a zahrnutie prípojných letov.

3. Predajcovia počítačových rezervačných systémov pôsobiaci na území štátu jednej zmluvnej strany budú oprávnení zaviesť, udržiavať a voľne sprístupniť svoje počítačové rezervačné systémy cestovným kanceláriám, alebo spoločnostiam, ktorých hlavnou obchodnou činnosťou je distribúcia produktov súvisiacich s cestovaním na území štátu druhej zmluvnej strany, ak počítačové rezervačné systémy vyhovujú týmto zásadám.

4. Žiadna zo zmluvných strán na území svojho štátu neuloží predajcom počítačových rezervačných systémov štátu druhej zmluvnej strany, ani nepovolí uloženie prísnejších podmienok vo vzťahu k prístupu ku komunikačným zariadeniam a ich používaniu, výberu a používaniu technického a programového vybavenia počítačového rezervačného systému a jeho technickej inštalácii, než sú podmienky uložené predajcom počítačových rezervačných systémov jej štátu.

5. Žiadna zo zmluvných strán na svojom území neuloží predajcom počítačových rezervačných systémov štátu druhej zmluvnej strany, ani nepovolí uloženie reštriktívnejších podmienok vo vzťahu k zobrazovacím jednotkám (vrátane editovacích a vkladacích parametrov), prevádzke, alebo predaju než sú podmienky uložené predajcom počítačových rezervačných systémov jej štátu.

6. Počítačové rezervačné systémy používané na území štátu jednej zmluvnej strany, ktoré vyhovujú týmto zásadám a ďalším relevantným nediskriminačným regulačným, technickým a bezpečnostným normám budú mať nárok na efektívny a ničím nenarušený prístup na území štátu druhej zmluvnej strany. Jedným z aspektov tohto bude, že určená letecká spoločnosť bude mať na území štátu, ktorý ju určil, rovnako vyčerpávajúcu účasť na takomto systéme akú má na ľubovoľnom systéme poskytovanom zástupcom cestovných kancelárií na území štátu druhej zmluvnej strany. Majitelia/prevádzkovatelia počítačových rezervačných systémov štátu jednej zmluvnej strany budú mať rovnakú príležitosť vlastniť/prevádzkovať počítačové rezervačné systémy, ktoré zodpovedajú týmto zásadám v rámci územia štátu druhej zmluvnej strany akú majú majitelia/prevádzkovatelia štátu tejto zmluvnej strany. Každá zmluvná strana zabezpečí, aby letecké spoločnosti a dodávatelia počítačových rezervačných systémov jej štátu nediskriminovali cestovné kancelárie na území štátu, ktorý určil leteckú spoločnosť, z dôvodu ich používania alebo vlastníctva počítačového rezervačného systému, ktorý je taktiež prevádzkovaný na území štátu druhej zmluvnej strany.

PRÍLOHA IV

Prechodné ustanovenia

Platnosť nasledovných ustanovení skončí dňom 31. decembra 2002:

1. Nehľadiac na ustanovenia článku 8 ods. 3, nie je zmluvná strana povinná povoliť leteckým spoločnostiam vykonávať svoj vlastný pozemný letiskový handling.

2. Nehľadiac na ustanovenia Prílohy II, oddiel 1, ods. A, 2:

a. letecké spoločnosti Spojených štátov nie sú oprávnené prevádzkovať jednotlivé lety nepravidelnej nákladnej dopravy medzi Slovenskou republikou a ľubovoľným miestom alebo miestami podľa ustanovení tohto oddielu tam, kde takáto služba nie je časťou kontinuálnej prevádzky, so zmenou lietadla alebo bez nej, ktorá zahrňuje dopravu do Spojených štátov na účely uskutočňovania miestnej dopravy medzi Spojenými štátmi a Slovenskou republikou; a

b. letecké spoločnosti Slovenskej republiky nie sú oprávnené prevádzkovať jednotlivé lety nepravidelnej nákladnej dopravy medzi Spojenými štátmi a ľubovoľným miestom alebo miestami podľa ustanovení tohto oddielu tam, kde takáto služba nie je časťou kontinuálnej prevádzky, so zmenou lietadla alebo bez nej, ktorá zahrňuje dopravu do Slovenskej republiky na účely uskutočňovania miestnej dopravy medzi Slovenskou republikou a Spojenými štátmi.

Toto obmedzenie sa netýka letov nepravidelnej nákladnej dopravy uskutočňovaných na základe žiadostí týkajúcich sa viacerých ako jedného letu medzi tými istými miestami.