



PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**

VIII. volební období

---

**197/0**

**Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky  
k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi Českou republikou  
a Královstvím Saúdské Arábie o leteckých dopravních službách**



Zástupce předkladatele: ministr dopravy  
Doručeno poslancům: 7. června 2018 v 14:42

Návrh usnesení

**POSLANECKÉ SNĚMOVNY PARLAMENTU  
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu  
s ratifikací Dohoda mezi Českou republikou a Královstvím Saúdské Arábie o leteckých  
dopravních službách

P o s l a n e c k á   s n ě m o v n a   P a r l a m e n t u   Č e s k é   r e p u b l i k y

d á v á   s o u h l a s

k ratifikaci Dohody mezi Českou republikou a Královstvím Saúdské Arábie o leteckých  
dopravních službách

## **Předkládací zpráva pro Parlament České republiky**

### **k návrhu na ratifikaci Dohody mezi Českou republikou a Královstvím Saúdské Arábie o leteckých dopravních službách (dále jen „Dohoda“)**

Království Saúdské Arábie (dále jen „Saúdská Arábie“) je stát o celkové rozloze přibližně 2 200 000 km<sup>2</sup>, přičemž některé hranice se sousedními státy nejsou přesně vymezeny. Saúdská Arábie zabírá významnou část plochy Arabského poloostrova. Žije zde přibližně 30 milionů obyvatel. Jedná se o dědičnou absolutistickou monarchii v čele s králem, který má značné pravomoci a zastává v rámci státní správy několik vysokých funkcí. Jediným oficiálně akceptovaným náboženstvím je islám. Úředním jazykem je arabština, používá se též angličtina.

Diplomatické styky mezi Českou republikou (dále jen „ČR“) a Saúdskou Arábií jsou realizovány prostřednictvím Velvyslanectví ČR v Saúdské Arábii a Velvyslanectví Saúdské Arábie v ČR.

Saúdská Arábie je členem některých významných mezinárodních organizací, jako je např. Organizace spojených národů (OSN), Mezinárodní měnový fond (MMF), Světová obchodní organizace (WTO), Světová zdravotnická organizace (WHO), Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (UNESCO), Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC), Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) nebo Mezinárodní námořní organizace (IMO). Saúdská Arábie hraje významnou roli také v regionálních organizacích, jako je Rada spolupráce arabských států Perského zálivu (GCC), Liga arabských států nebo Společnost pro investice v Perském zálivu (GIC).

Smluvním základem pro spolupráci mezi ČR a Saúdskou Arábií je Všeobecná dohoda mezi vládou České republiky a vládou Království Saúdské Arábie, podepsaná 3. března 2002 v Rijádu a pozměněná Protokolem o změně znění článku 3 této dohody (9. května 2005, Praha). Dále byla sjednána Dohoda mezi Českou republikou a Královstvím Saúdské Arábie o podpoře a vzájemné ochraně investic (2009) a Smlouva mezi vládou České republiky a vládou Království Saúdské Arábie o zamezení dvojímu zdanění a zabránění daňovému úniku v oboru daní z příjmu (2012).

Hlavní vývozní komoditou Saúdské Arábie je ropa a s ní související ropné produkty (85 % z celkového vývozu a 90 % příjmů státního rozpočtu). V posledních letech měla nižší cena ropy na světových trzích vliv na pozvolnější růst hrubého domácího produktu. Dále se těží a vyváží zemní plyn. Z dalších oblastí v ekonomické sféře lze zmínit postupný rozvoj informačních technologií a cestovního ruchu. Rozvíjí se oblasti výzkumu a vývoje, počet univerzit v zemi se v poslední době výrazně zvyšuje. Rychlým tempem roste také budování nové infrastruktury. Oblast zemědělství je omezená vzhledem k charakteru a podnebí Saúdské Arábie. Zemědělská půda tvoří přibližně 0,5 % z celkové rozlohy země. Většina produkce je závislá na zavlažování. Díky produkci ropy a souvisejících produktů převyšují hodnoty vývozu dlouhodobě hodnoty dovozu. Dovážejí se především strojní zařízení a dopravní prostředky, kovy, potraviny a nápoje. Nejvýznamnějšími obchodními partnery jsou země z regionu (např. Spojené arabské emiráty), dále Spojené státy americké, některé státy Evropské unie (SRN, Francie, Itálie, Velká Británie) a státy Asie, jako je Čína, Japonsko, Indie a Jižní Korea.

S ohledem na obchodní vztahy ČR a Saúdské Arábie převažuje vývoz do Saúdské Arábie nad dovozem. Vývoz se v posledních letech zvyšuje. Z ČR se do Saúdské Arábie vyváží zejména osobní automobily, stroje a přístroje a textil. V opačném směru je to dovoz např. chemických produktů a textilu.

V oblasti dopravy dochází v posledních letech v Saúdské Arábii k rozvoji dopravně-logistických služeb. Železniční doprava není v zemi rozvinutá, ale existuje několik připravovaných či již realizovaných projektů na propojení důležitých center země (např. Dammám – Džidda nebo Džidda - Mekka - Medína). Silniční infrastruktura je na dobré úrovni. Saúdská Arábie využívá k mezinárodnímu obchodu čtyři velké námořní přístavy Džidda, Dammám, Džubajl a Janbú, přes které projde 95 % veškerého zboží po moři. V Saúdské Arábii je k dispozici asi 70 letišť, z toho 4 jsou mezinárodní (Rijád, Džidda, Dammám a Tabuk).

Pravidelný sezónní letecký provoz mezi ČR a Saúdskou Arábií byl zahájen v roce 2016 leteckým dopravcem České aerolinie a.s. na lince Praha – Rijád a zpět v rozsahu dvou týdenních frekvencí. V posledních letech došlo k posílení vzájemných vztahů mezi leteckými dopravci ČR a Saúdské Arábie a to vzhledem k vstupu největšího saúdského leteckého dopravce Saudi Arabian Airlines do aliance Sky Team, kde již řadu let působí také České aerolinie a.s. Podpis dohody o přistoupení k alianci se uskutečnil dne 10. ledna 2011. Toto byl také jeden z hlavních důvodů zájmu o sjednání letecké dohody mezi ČR a Saúdskou Arábií ze strany Saúdské Arábie. Alianční partnerství dnes představuje rozsáhlé možnosti spolupráce leteckých dopravců v oblasti společného označování linek (code-share) a jiných druhů spolupráce, které rozšiřují příležitosti obou dopravců a přinášejí nové možnosti a výhody pro cestující.

Saúdský letecký dopravce Saudi Arabian Airlines (Saudia) byl založen v roce 1945 a následně zahájil komerční provoz s letadly Douglas DC-3 Dakota. V současné době provozuje 143 letadel typu Boeing 777, 787, Airbus A320, A321 a A330. Cargo divize provozuje letadla typu Boeing 747 a 777. V Evropě jsou obsluhovány pravidelné linky z Rijádu, Džiddy a/nebo Dammámu do větších center zejména v západní a jižní Evropě. Druhým významnějším dopravcem v zemi je Fly Nas (dříve Nas Air - první nízkonákladový dopravce Saúdské Arábie).

ČR a Saúdská Arábie doposud neměly upraveny vzájemné vztahy v oblasti civilního letectví. V souvislosti se vstupem leteckého dopravce Saudia do aliance Sky Team a možností zahájení pravidelné letecké dopravy mezi ČR a Saúdskou Arábií vyjádřil saúdský letecký úřad diplomatickou nótou zájem o sjednání letecké dohody v dubnu 2011. Současně byl zaslán k posouzení saúdský vzorový text letecké dohody. Zájem obou stran na sjednání letecké dohody byl potvrzen také během 1. zasedání Česko-saúdské smíšené komise dne 2. června 2011 v Praze na Ministerstvu zahraničních věcí. První expertní jednání obou delegací se uskutečnilo dne 18. října 2011 v rámci ICAN 2011 (Air Services Negotiation Event) v indické Mumbaji. Při jednání se podařilo připravit a odsouhlasit na úrovni expertních delegací vzájemně přijatelný návrh textu dohody na základě saúdského vzorového textu v souladu se směrnicí pro expertní jednání.

Svým usnesením ze dne 25. července 2012 č. 582 vyslovila vláda ČR souhlas se sjednáním Dohody. Před jejím podpisem bylo vzhledem k okolnostem nutné změnit toto usnesení v bodě II. odst. 1 (osoby zmocněné k podpisu). Dohoda byla následně podepsána dne 7. prosince 2016 v Nassau (Bahamské společenství) během akce ICAN (ICAO Air Services Negotiation Event). Za českou stranu Dohodu podepsal Mgr. Vladimír Eisenbruk, mimořádný a zplnomocněný velvyslanec ČR v Kubánské republice, za Království Saúdské Arábie Mubarak Mashhour Al-Shahrani, generální ředitel letecké dopravy v rámci Všeobecného úřadu civilního letectví Království Saúdské Arábie.

Dohoda byla následně předložena Parlamentu ČR k vyslovení souhlasu obou jeho komor s ratifikací. Senát Parlamentu ČR projednával Dohodu na svém zasedání dne 27. července 2017. I přes doporučení Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu



(63. usnesení ze dne 11. dubna 2017) a Výboru pro zahraniční věci, obranu a bezpečnost Senátu ČR (35. usnesení ze dne 12. dubna 2017) nebylo přijato v Senátu ČR dne 27. července 2017 usnesení o souhlasu s ratifikací Dohody. Následně byl v této souvislosti pozastaven také proces projednávání Dohody v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Důvodem nebyl nesouhlas s věcnou stránkou Dohody, šlo o postoj některých senátorů vůči stávajícímu režimu v Království Saúdské Arábie (zahraniční politika země, stav lidských práv apod.). Dohoda by nicméně v budoucnu stanovila jasný právní rámec pro pravidelný letecký provoz, který v červnu 2018 plánují obnovit České aerolinie a.s. po úspěšném sezónním provozu v minulém roce. Bez mezinárodní smlouvy, stanovující jasná pravidla v této oblasti, tak bude záležet pouze na rozhodnutí příslušného leteckého úřadu, zda a za jakých podmínek pravidelný letecký provoz povolí a udělí provozní oprávnění (absence právní jistoty). O celou záležitost se aktivně zajímá také Království Saúdské Arábie. Pokračování ratifikačního procesu by tak bylo vhodným signálem pro druhou stranu s ohledem na zajištění právní jistoty pravidelného provozu a zamezení případných nepříjemných dopadů na českého leteckého dopravce i jeho cestující, spojených s nenadálým přerušením či zastavením provozu na lince mezi ČR a Saúdskou Arábií.

Dohoda umožňuje určení libovolného počtu leteckých podniků každou smluvní stranou pro provozování leteckých služeb, při kterých mohou být využívána práva stanovená v této dohodě. Jedná se zejména o právo přeletu přes území druhé smluvní strany, právo přistání na území druhé smluvní strany pro neobchodní účely, právo nakládat a vykládat na území druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze k Dohodě cestující, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území první smluvní strany. Dohoda také zahrnuje důležité oblasti bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Dále například umožňuje leteckým dopravcům zřizovat kanceláře a nabízet a prodávat leteckou dopravu na území druhé smluvní strany. Příloha k Dohodě obsahuje vymezení linek mezi místy na území ČR a místy na území Saúdské Arábie s možností provozu přes mezilehlá místa nebo do míst za územím druhé smluvní strany, po splnění určitých podmínek.

Obsahové vymezení textu Dohody je následující:

V zájmu jednotnosti výkladu textu Dohody byly v článku 1 definovány výrazy důležité pro aplikaci Dohody.

Článek 2 vymezuje přepravní práva pro poskytování mezinárodní pravidelné letecké dopravy vzájemně dohodnutá mezi smluvními stranami. Jedná se o právo přeletu přes území druhé smluvní strany, právo přistání na území druhé smluvní strany pro neobchodní účely a právo nakládat a vykládat na území druhé smluvní strany v místech stanovených v seznamu linek, který je Přílohou k Dohodě, cestující, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území první smluvní strany.

Článek 3 stanoví, že za účelem výkonu přepravních práv může každá smluvní strana určit libovolný počet leteckých podniků a dále obsahuje postup a podmínky pro určení leteckých podniků a vydání provozního oprávnění leteckým podnikům druhé smluvní strany. Činnosti spojené se závazky obsaženými v odst. 2 tohoto článku zajišťuje Ministerstvo dopravy v souladu s § 71 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“).

V článku 4 jsou stanoveny podmínky pro odejmutí, zrušení nebo pozastavení udělených provozních oprávnění. Činnosti spojené s odejmutím nebo pozastavením provozních oprávnění leteckých dopravců zabezpečuje Ministerstvo dopravy v souladu s § 71 zákona o civilním letectví.

Spravedlivého stanovování uživatelských poplatků za použití leteckých zařízení se týká článek 5. Uživatelské poplatky podle tohoto článku jsou ukládány v souladu

s doporučeními a postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a mezinárodními smlouvami, jimiž je ČR vázána. Podle § 98 zákona o civilním letectví Ministerstvo dopravy dohlíží na dodržování ustanovení mezinárodních smluv vztahujících se na stanovování cen za tyto služby.

Článek 6 upravuje osvobození leteckých podniků druhé smluvní strany, resp. jejich letadel, pohonných hmot, mazadel, technického materiálu, náhradních dílů, obvyklého vybavení a zásob letadel a jiných věcí, které jsou používány výhradně v souvislosti s provozem a obsluhou letadla, od dovozních omezení, cel, nepřímých daní a jiných poplatků, při provozu mezinárodních leteckých služeb. Právo příslušných orgánů požadovat uložení vybavení a zásob uvedených v odst. 1 a 2 tohoto článku pod celní dohled nebo kontrolu před jejich vývozem (resp. jejich vyložením) je stanoveno v odst. 3 tohoto článku.

Obecné kapacitní principy jsou uvedeny v článku 7.

Článek 8 stanovuje postup pro předkládání a schvalování letových řádů leteckými dopravci obou smluvních stran. Tuto činnost v ČR vykonává Ministerstvo dopravy na základě § 72 zákona o civilním letectví.

Článek 9 upravuje poskytování statistických informací a údajů mezi leteckými úřady a leteckými podniky obou smluvních stran.

Na letecké podniky, cestující, posádky, zboží a poštovní zásilky nacházející se na území druhé smluvní strany se vztahují zákony, předpisy a postupy platné na území této smluvní strany, jak je stanoveno v článku 10. Žádná smluvní strana nebude při aplikaci těchto zákonů, předpisů a postupů dávat přednost svému nebo kterémukoli jinému leteckému podniku.

Článek 11 upravuje převody finančních prostředků plynoucích z příjmů na území druhé smluvní strany z prodeje leteckých služeb. Volný převod plateb je podmíněn devizovým předpisům druhé smluvní strany, na jejímž území daný subjekt působí. Toto ustanovení bylo v textu ponecháno z důvodu jeho prosazování delegací Saúdské Arábie při expertním jednání. Dle dostupných informací však v současné době Saúdská Arábie neuplatňuje jakákoli omezení na převod peněžních prostředků ze Saúdské Arábie, s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami při těchto převodech.

Článek 12 upravuje postup pro možné konzultace smluvních stran k otázkám provozní bezpečnosti (safety). Pro účely provozování dohodnutých leteckých služeb si smluvní strany budou vzájemně uznávat osvědčení a průkazy vztahující se k letadlům a posádkám za podmínek stanovených v tomto článku. Článek dále umožňuje smluvním stranám provést inspekci letadla na stojance a stanovuje postup v případě nedodržování minimálních bezpečnostních norem stanovených Úmluvou o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944) druhou smluvní stranou. Kontrolu letové způsobilosti vykonává v rámci výkonu státní správy v civilním letectví Úřad pro civilní letectví ČR na základě § 89 odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví. Úřad pro civilní letectví ČR také vykonává státní dozor nad technickým stavem letadel, postup pro tuto činnost je upraven v § 91a zákona o civilním letectví. Činnosti spojené s možností pozastavit nebo upravit provozní oprávnění udělené leteckému dopravci druhé smluvní strany, obsažené v odst. 5 tohoto článku, zajišťuje Ministerstvo dopravy v souladu s § 71 zákona o civilním letectví.

Článek 13 upravuje oblast zastoupení leteckých podniků, která včetně svého personálu podléhají právním předpisům platným na území, kde jsou zastoupení zakládána. Dále je v článku upraven prodej služeb na území druhé smluvní strany.

V článku 14 si smluvní strany potvrzují jejich závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví

(Chicago, 1944), jejími přílohami, které se týkají této oblasti a dalšími platnými mezinárodními úmluvami o bezpečnosti civilního letectví. Článek také stanovuje požadavky na adekvátní bezpečnostní kontroly na území smluvních stran a spolupráci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.

V článku 15 jsou stanovena pravidla ve vztahu k tarifům leteckých podniků pro přepravu cestujících a zboží.

Článek 16 obsahuje ustanovení o společném označování linek (code-share).

Kombinování leteckých služeb s jinými druhy dopravy je upraveno v článku 17.

V článku 18 jsou uvedeny standardní možnosti poskytování pozemních odbavovacích služeb pro letecké podniky obou smluvních stran.

Postup pro konzultace a provádění změn Dohody je uveden v článku 19.

V případě, že vstoupí pro obě smluvní strany v platnost jiná mnohostranná úmluva nebo dohoda upravující leteckou dopravu, obě smluvní strany uvedou ustanovení Dohody do souladu s takovou úmluvou nebo dohodou (článek 20).

Článek 21 upravuje řešení sporů vyplývajících z výkladu nebo provádění Dohody.

Postup pro ukončení platnosti Dohody je upraven v článku 22.

Článek 23 stanovuje povinnost registrovat Dohodu a její případné změny u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Vstup Dohody v platnost je stanoven v článku 26. Dohoda vstoupí v platnost poté, co si smluvní strany navzájem písemně oznámí, že byly splněny jejich příslušné požadavky pro vstup Dohody v platnost (šedesátý den od den doručení pozdějšího oznámení).

Dohoda se sjednává v českém, arabském a anglickém jazyce, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu bude rozhodující anglický text.

Příloha k Dohodě obsahuje seznam linek mezi místy na území ČR a místy na území Saúdské Arábie s možností provozu přes mezilehlá místa nebo do míst za územím druhé smluvní strany, za splnění určitých podmínek.

Text Dohody je v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu ČR, se závazky vyplývajících z členství ČR v Evropské unii, se závazky převzatými v rámci jiných platných smluv a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Sjednání Dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu. Dohoda také obsahuje tzv. standardní unijní ustanovení, která se vkládají do leteckých dohod za účelem zajištění souladu s právem EU (např. možnost určit pro provoz leteckých služeb jakéhokoliv dopravce EU apod.). Jejich vložení je předpokladem pro povolení aplikace Dohody na úrovni EU.

Sjednání a provádění Dohody nebude mít dopad na výdaje státního rozpočtu. Provádění Dohody bude zajišťováno především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které v případě potřeby spolupracují s Ministerstvem zahraničních věcí, Ministerstvem financí, Ministerstvem vnitra, Ministerstvem práce a sociálních věcí a Ministerstvem průmyslu a obchodu a bude spočívat zejména v administrativních úkonech stanovených touto Dohodou. Administrativní a správní výdaje s tím spojené budou hrazeny z rozpočtů jednotlivých ministerstev a Úřadu pro civilní letectví. K provádění Dohody není třeba přijetí prováděcích právních předpisů.

Dohoda má v ČR charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, neboť upravuje záležitosti podle čl. 49 písm. a) a e) Ústavy ČR. Dohoda obsahuje mj. úpravu práv a povinností osob stejně jako věcí, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (jedná se např. o právo leteckých podniků létat bez přistání přes území druhé smluvní strany, přistávat na jeho území

pro potřeby nikoli obchodní, nakládat a vykládat na území druhé smluvní strany cestující a zboží, právo volně prodávat letecké dopravní služby na území smluvní strany, podmínky pro odvolání provozního oprávnění, atd.). Dohoda je předložena před ratifikací prezidentem republiky Parlamentu ČR k vyslovení jeho souhlasu s ratifikací.

Sjednání Dohody mezi Českou republikou a Královstvím Saúdské Arábie o leteckých dopravních službách je základním předpokladem pro zajištění právní jistoty v rámci obchodní letecké dopravy mezi smluvními stranami. Její absence při pravidelném leteckém provozu může mít vliv na ekonomické aspekty provozu včetně nejistoty pro cestující veřejnost na daných linkách. V této souvislosti se Dohoda opětovně předkládá k vyslovení souhlasu Parlamentu ČR s její ratifikací.

V Praze dne 4. června 2018

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš, v.r.

**DOHODA**  
**MEZI ČESKOU REPUBLIKOU**  
**A**  
**KRÁLOVSTVÍM SAÚDSKÉ ARÁBIE**  
**O LETECKÝCH DOPRAVNÍCH SLUŽBÁCH**

**PREAMBULE**

Česká republika a Království Saúdské Arábie (dále uváděné v této dohodě jako „smluvní strany“), jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944;

vedeny přáním sjednat dohodu o leteckých službách mezi Českou republikou a Královstvím Saúdské Arábie, dále uváděnou jako „dohoda“, za účelem rozvíjení leteckých dopravních služeb mezi a za svými územími,

se dohodly na následujících ustanoveních:

## ČLÁNEK 1

### DEFINICE

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (1) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví otevřenou k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud se tyto přílohy a změny staly účinnými nebo byly ratifikovány oběma smluvními stranami;
- (2) výraz "letecké úřady" znamená v případě České republiky Ministerstvo dopravy, a v případě Království Saúdské Arábie Všeobecný úřad pro civilní letectví nebo, v obou případech, kteroukoli jinou osobu nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady;
- (3) výraz "určený letecký podnik" znamená každý letecký podnik, který byl určen a oprávněn podle článku 3 této dohody;
- (4) výraz "tarif" znamená ceny, které mají být zaplacený za přepravu cestujících a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek) a podmínky, za kterých se tyto ceny používají, včetně cen a podmínek za zprostředkovatelské a ostatní doplňkové služby;
- (5) výraz "území" ve vztahu ke státu má význam, který je pro něj příslušně stanoven v článku 2 Úmluvy;
- (6) výrazy "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článku 96 Úmluvy;
- (7) výraz "dohoda" znamená tuto dohodu, její přílohy a jakékoli její změny;
- (8) výraz "seznam linek" znamená seznam linek k provozu leteckých dopravních služeb, který tvoří přílohu této dohody a jakékoli jeho změny, dohodnuté v souladu s článkem 19 této dohody. Seznam linek tvoří nedílnou součást této dohody;
- (9) výraz "kapacita" ve vztahu k "letadlu" znamená obchodní zatížení letadla dostupné na lince nebo úseku linky;
- (10) výraz "kapacita" ve vztahu k dohodnutým službám znamená nabízenou sedadlovou kapacitu letadla používaného při těchto službách, násobenou počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky;
- (11) výraz "náhradní díly" znamená předměty určené k opravě nebo výměně u letadla, včetně motorů;

- (12) výraz "obvyklé vybavení" znamená předměty jiné než zásoby a náhradní díly vyměnitelné povahy, určené k použití na palubě letadla během letu, včetně vybavení pro poskytnutí první pomoci a pro přežití;
- (13) výraz "zařízení a letištní poplatky" znamená poplatky uložené leteckým podnikům za používání letiště a leteckých navigačních zařízení letadlem, jeho posádkou a cestujícími, včetně souvisejících služeb a zařízení;
- (14) výraz "EU smlouvy" znamená Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o fungování Evropské unie;
- (15) odkazy na státní příslušníky České republiky v této dohodě jsou chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropské unie. Odkazy v této dohodě na letecké podniky České republiky jsou chápány jako odkazy na letecké podniky určené Českou republikou.

## **ČLÁNEK 2**

### **UDĚLENÍ PRÁV**

1. Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem zřízení a provozování pravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb na linkách stanovených v seznamu linek, který tvoří přílohu této dohody. Takové služby a linky se dále nazývají „dohodnuté služby“ a „stanovené linky“.
2. Určený letecký podnik každé smluvní strany požívá při provozování dohodnuté služby na stanovené lince následující práva:
  - (a) létat bez přistání přes území druhé smluvní strany;
  - (b) přistávat na výše zmíněném území pro potřeby nikoli obchodní; a
  - (c) přistávat na výše zmíněném území v místech stanovených v seznamu linek, který je přílohou této dohody, za účelem vyložení a naložení cestujících, zboží a pošty v rámci mezinárodní dopravy.
3. Výkon přepravních práv v mezilehlých bodech a bodech za územími smluvních stran stanovených v seznamu linek, který je přílohou této dohody, podléhá souhlasu leteckých úřadů.
4. Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určené podle článku 3 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci 2 (a) a (b) tohoto článku.
5. V odstavcích 1 a 2 tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva leteckým podnikům jedné smluvní strany nakládat na území druhé smluvní strany cestující, zboží nebo poštu za úplatu nebo nájemné s určením pro jiné místo na území této druhé smluvní strany.

### ČLÁNEK 3

#### URČENÍ LETECKÝCH PODNIKŮ A PROVOZNÍ OPRÁVNĚNÍ

1. Každá smluvní strana má právo určit písemně druhé smluvní straně letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem.
2. Letecký úřad, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodlení podle ustanovení odstavce 3 a 4 tohoto článku určenému leteckému podniku druhé smluvní strany potřebná provozní oprávnění.
3. Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
4. Letecký úřad každé smluvní strany má právo odmítnout přijetí určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění uvedené v odstavci 2 tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli smluvní strana nemá důkaz, že:
  - (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
    - (i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle EU smluv a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie; a
    - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad;
  - (b) v případě leteckého podniku určeného Královstvím Saúdské Arábie
    - (i) má tento letecký podnik platnou provozní licenci a osvědčení leteckého dopravce vydané Královstvím Saúdské Arábie a skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Královstvím Saúdské Arábie; a
    - (ii) má tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Království Saúdské Arábie.
5. Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může kdykoli provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody.



#### ČLÁNEK 4

#### ODEJMUTÍ, ZRUŠENÍ A POZASTAVENÍ PROVOZNÍHO OPRAVNĚNÍ

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

- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
  - (i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle EU smluv nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie; nebo
  - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad;
- (b) v případě leteckého podniku určeného Královstvím Saúdské Arábie
  - (i) nemá tento letecký podnik platnou provozní licenci nebo osvědčení leteckého dopravce vydané Královstvím Saúdské Arábie nebo skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Královstvím Saúdské Arábie; nebo
  - (ii) nemá tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Království Saúdské Arábie;
- (c) letecký podnik neprokáže leteckému úřadu smluvní strany, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s Úmluvou tento úřad uplatňuje; nebo
- (d) letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.

2. Pokud není nutné okamžité zrušení, pozastavení nebo uložení podmínek v souladu s odstavcem 1 k zabránění dalšího porušování zákonů a předpisů, uplatní se takové právo pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud není leteckými úřady dohodnuto jinak, jsou tyto konzultace mezi leteckými úřady obou smluvních stran zahájeny do šedesáti (60) dnů od data požadavku učiněného kterýmkoli leteckým úřadem.

3. V případě opatření provedeného jednou smluvní stranou podle ustanovení tohoto článku nejsou dotčena práva druhé smluvní strany podle článku 21 této dohody.

## **ČLÁNEK 5**

### **ZAŘÍZENÍ A LETIŠTNÍ POPLATKY**

1. Žádná smluvní strana neuloží nebo neuumožní uložit určenému leteckému podniku druhé smluvní strany uživatelské poplatky vyšší než poplatky ukládané jakémukoli jinému letadlu téže kategorie vykonávajícímu podobné mezinárodní letecké dopravní služby.
2. Žádná smluvní strana neposkytne výhody svému vlastnímu nebo jinému leteckému podniku před leteckým podnikem druhé smluvní strany, konajícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby, při užívání letišť, letových cest, letových provozních služeb a s nimi souvisejících zařízení nacházejících se pod její kontrolou.
3. Každá smluvní strana podporuje konzultace o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky používajícími služby a zařízení provozovaná těmito orgány vyměřujícími poplatky, kdykoli to bude praktické, učiní tak prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Jakékoli návrhy na změny těchto poplatků by měly být předány leteckým podnikům v přiměřené lhůtě, aby měly možnost vyjádřit své stanovisko dříve, než budou změny uskutečněny. Každá smluvní strana dále podporuje výměnu vhodných informací o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky.

## **ČLÁNEK 6**

### **OSVOBOZENÍ OD CEL A DALŠÍCH POPLATKŮ**

1. Každá smluvní strana osvobozuje určený letecký podnik druhé smluvní strany od dovozních omezení, cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně tabáku, nápojů a jiných výrobků určených v omezeném množství k prodeji cestujícím za letu) a jiné věci, které jsou určeny k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, provozujícího dohodnuté služby, stejně tak jako tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky společnosti a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.
2. Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na položky uvedené v odstavci 1 tohoto článku:
  - (a) dovezené na území jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem;

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

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

3. Palubní vybavení letadla uvedené v odstavci 1 tohoto článku obvykle uložené na palubě může být vyloženo na území druhé smluvní strany pouze se souhlasem celních úřadů na tomto území a uloženo pod celním dohledem nebo kontrolou těchto úřadů do doby, než bude znovu vyvezeno, nebo s ním bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.

4. Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území jedné smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobováni, s výjimkou ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 14 této dohody a plnění úkolu zabránit protiprávním činům, jen zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v tranzitu jsou osvobozeny od cla a jiných poplatků.

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

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

7. Nic v této dohodě nebrání Království Saúdské Arábie, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na svém území pro použití v letadle určeného leteckého podniku České republiky, které je provozováno mezi místem na území Království Saúdské Arábie a jiným místem na území Království Saúdské Arábie.

## **ČLÁNEK 7**

### **ZÁSADY UPRAVUJÍCÍ PROVOZOVÁNÍ DOHODNUTÝCH SLUŽEB**

1. Určené letecké podniky obou smluvních stran mají řádnou a rovnou příležitost k provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách.
2. Při provozování dohodnutých služeb berou určené letecké podniky každé smluvní strany v úvahu zájmy leteckého podniku druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování dopravních služeb, které tento podnik zajišťuje na zcela nebo zčásti shodných linkách.
3. Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran mají za přednostní cíl poskytnout, při přiměřeném využití prostoru, kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na přepravu cestujících, zboží a poštovních zásilek, mezi územím smluvní strany, která určila letecký podnik a územím druhé smluvní strany. Zabezpečení přepravy cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, jak naložených tak vyložených v těch místech stanovených linek, která se nacházejí na územích jiných států než toho, který určil letecký podnik, je dohodnuto mezi smluvními stranami, za předpokladu, že kapacita je ve vztahu k:
  - (a) dopravním požadavkům na území a z území smluvní strany, která určila letecký podnik;
  - (b) dopravním požadavkům oblasti, kterou dohodnuté služby prolétávají po přihlédnutí k dopravním službám provozovaným leteckými podniky jiných států této oblasti;
  - (c) požadavkům vyplývajícím z provozu leteckých podniků.
4. Počet frekvencí a kapacita na dohodnutých službách poskytované leteckými podniky určenými každou smluvní stranou, jsou dohodnuty mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

## **ČLÁNEK 8**

### **SCHVALOVÁNÍ LETOVÝCH ŘÁDŮ**

Letecké podniky určené každou smluvní stranou předloží nejméně šedesát (60) dnů před zahájením provozu jakýchkoli dohodnutých služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj navrhovaný letový řád. Takový letový řád zahrnuje typ služby a používaného letadla, časy letů, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup se použije na jakoukoli následnou změnu. Ve zvláštních případech může být lhůta po dohodě leteckých úřadů zkrácena.

## ČLÁNEK 9

### POSKYTOVÁNÍ ÚDAJŮ

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany informace a statistiky, týkající se přepravy uskutečněné určenými leteckými podniky na stanovených linkách na nebo z území druhé smluvní strany, v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb. Takové informace zahrnují údaje o objemu, rozložení, místech původu a určení přepravy. Jakékoli další statistické přepravní údaje, které požaduje letecký úřad smluvní strany od leteckého úřadu druhé smluvní strany, jsou na žádost předmětem vzájemné konzultace a dohody mezi oběma smluvními stranami.

## ČLÁNEK 10

### UPLATŇOVÁNÍ ZÁKONŮ A PŘEDPISŮ

1. Zákony a předpisy jedné smluvní strany se použijí při vstupu, pobytu a výstupu z území této smluvní strany na navigaci a provoz letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany.
2. Zákony a předpisy jedné smluvní strany, upravující vstup, pobyt a výstup cestujících, posádek, zboží nebo poštovních zásilek ze svého území, jako jsou záležitosti týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, karanténních, zdravotních a veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádky, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při pobytu na území první smluvní strany.
3. Žádná smluvní strana nedává přednost svému vlastnímu leteckému podniku před leteckým podnikem druhé smluvní strany při uplatňování zákonů a předpisů podle tohoto článku.

## ČLÁNEK 11

### PŘEVOD FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ

1. Každá smluvní strana uděluje určenému leteckému podniku druhé smluvní strany právo na flexibilní převod finančních prostředků, v souladu s devizovými předpisy smluvní strany na území, kde byla tržba získána, v souvislosti s přepravou cestujících, poštovních zásilek a zboží. Takový převod nepodléhá jakýmkoli poplatkům, s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto převodech.



2. Pokud jedna smluvní strana uloží omezení na převod tržeb získaných určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany, má druhá smluvní strana právo uložit na základě vzájemnosti omezení určenému leteckému podniku první smluvní strany.

3. V případě, že platby mezi smluvními stranami jsou upraveny dohodou o zamezení dvojího zdanění, použije se taková dohoda.

## **ČLÁNEK 12**

### **BEZPEČNOST LETECTVÍ**

1. Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné jednou smluvní stranou, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách za předpokladu, že tato osvědčení nebo průkazy byly vydány nebo jsou potvrzeny za platné v souladu s podmínkami stanovenými podle Úmluvy. Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad svým územím osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou.

2. Každá smluvní strana může požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem udržovaných druhou smluvní stranou týkajících se leteckých zařízení, posádek, letadel a jejich provozu za předpokladu, že takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne doručení žádosti. Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudrhuje a nevykonává bezpečnostní normy a požadavky v těchto oblastech alespoň na minimální úrovni stanovené Úmluvou, jsou druhé smluvní straně oznámena tato zjištění nedostatků a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito bezpečnostními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření do třiceti (30) dnů nebo ve lhůtě, dohodnuté mezi smluvními stranami.

3. Každá smluvní strana si vyhrazuje právo pozastavit, odvolat nebo zrušit provozní oprávnění leteckému podniku určenému druhou smluvní stranou v případě, že nebyla uskutečněna příslušná nápravná opatření v náležité lhůtě.

4. Podle článku 16 Úmluvy, jakékoliv provozované letadlo nebo jakékoliv letadlo, jež není ve vlastnictví leteckého podniku určeného každou smluvní stranou v souladu s ustanovením o určení leteckých podniků v této dohodě a je využíváno k provozování leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními této dohody na nebo z území druhé smluvní strany na základě smlouvy o leasingu od jiného leteckého podniku obou smluvních stran nebo jiného státu, podléhá inspekci oprávněnými zástupci druhé smluvní strany. Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je účelem této inspekce ověřit platnost příslušných dokladů letadla a jeho posádky, vybavení letadla a jeho zjevný stav, zda odpovídají v daném období normám podle Úmluvy, za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění při provozu letadla.

5. V případě, že je nezbytné přijmout okamžité opatření k zajištění bezpečnosti provozu letadla, jež je výsledkem inspekce na stojánce, série inspekci na stojánce, odepření přístupu k inspekci na stojánce, konzultací nebo jiných zjištění, každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé smluvní strany.

6. Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavce 4 tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

7. V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulační kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, práva Království Saúdské Arábie daná tímto článkem se použijí stejným způsobem na přijetí, vykonávání a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

### **ČLÁNEK 13**

#### **OBCHODNÍ ZASTOUPENÍ LETECKÝCH PODNIKŮ** **A PRODEJ SLUŽEB**

1. Určený letecký podnik jedné smluvní strany je oprávněn, v souladu se zákony a předpisy druhé smluvní strany týkající se vstupu, pobytu a zaměstnávání, a na základě recipacity, přivést a udržovat na území druhé smluvní strany řídicí, technický, provozní a jiný odborný personál, který je nezbytný k výkonu existujících leteckých dopravních služeb.

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

3. Určení letečtí dopravci obou smluvních stran mají právo založit na území druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře pro podporu letecké dopravy a prodej leteckých dopravních služeb, v souladu se zákony a předpisy platnými na území příslušného státu.

4. Na základě oznámení leteckému úřadu první smluvní strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy platnými na území této první smluvní strany udělí každá smluvní strana určenému leteckému podniku druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území první smluvní strany, buď přímo, nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů. Kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území.

## **ČLÁNEK 14**

### **OCHRANA LETECTVÍ**

1. Smluvní strany si znovu potvrzují, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy tvoří nedílnou součást této dohody. Aniž je dotčena obecná platnost jejich práv a povinností podle mezinárodního práva, smluvní strany jednájí zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970 a Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, včetně doplňkového Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, a jakékoli jiné úmluvy a nebo protokoly upravující ochranu letectví, které jsou závazné pro obě smluvní strany.

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

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

4. Každá smluvní strana souhlasí s tím, že může být požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví uvedená v odstavci 3 tohoto článku v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie v případě České republiky. Každá smluvní strana zajistí, že se na jejím území účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání. Každá smluvní strana také s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená mimořádná bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.

5. Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou



usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.

6. Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do třiceti (30) dnů od data takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím této lhůty.

## **ČLÁNEK 15**

### **TARIFY**

1. Tarify pro dohodnuté služby jsou určenými leteckými podniky obou smluvních stran stanovovány v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům, jako jsou náklady na provoz, přiměřený zisk, povaha dopravních služeb a tarify jiných leteckých podniků provozujících pravidelné dopravní služby na stejné lince nebo její části.

2. Tarify uvedené v odstavci 1 tohoto článku se pokud možno určují na základě tržní síly nabídky a poptávky.

3. Stanovené tarify jsou předkládány leteckým úřadům obou smluvních stran pro informační účely a k náležité reakci proti nekalému soutěžnímu jednání na trhu. V tomto ohledu má každá smluvní strana právo zasáhnout tak, aby:

(a) zabránila nepřiměřeně diskriminujícím tarifům a praktikám;

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

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

4. Spor mezi určenými leteckými podniky obou smluvních stran z důvodu nekalých soutěžních praktik na trhu ve vztahu ke stanovování tarifů by měl být řešen v souladu s ustanoveními článku 21 této dohody.

## **ČLÁNEK 16**

### **SPOLEČNÉ OZNAČOVÁNÍ LINEK**

Při provozování nebo nabízení k prodeji leteckých dopravních služeb na stanovených linkách může každý určený letecký podnik smluvních stran vstoupit do ujednání o společném

označování linek (code-sharing) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s výhradou dohody leteckých úřadů smluvních stran.

## **ČLÁNEK 17**

### **KOMBINOVANÉ DOPRAVNÍ SLUŽBY**

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

## **ČLÁNEK 18**

### **POZEMNÍ ODBAVOVÁNÍ**

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

## **ČLÁNEK 19**

### **KONZULTACE A ZMĚNY**

1. V duchu úzké spolupráce probíhají čas od času konzultace smluvních stran nebo jejich leteckých úřadů, s ohledem na zajištění provádění a dodržování ustanovení této dohody a jejích příloh.
2. Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, může požádat druhou smluvní stranu o konzultace. Tyto konzultace jsou zahájeny ve

lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne žádosti. Jakákoli změna, jestliže je dohodnuta mezi smluvními stranami, vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót potvrzujících splnění ústavně předepsaných formalit pro schválení této změny.

3. Změny této dohody jsou schváleny každou smluvní stranou v souladu s jejich ústavními postupy.

4. Otázky týkající se přepravních práv a práv na trasu jsou konzultovány a vstupují v platnost v souladu s vnitrostátními postupy obou smluvních stran.

## **ČLÁNEK 20**

### **SOULAD S MNOHOSTRANNÝMI ÚMLUVAMI NEBO DOHODAMI**

Tato dohoda a její přílohy se pozmění tak, aby odpovídala ustanovením mnohostranné úmluvy nebo dohody, která se stane závaznou pro smluvní strany.

## **ČLÁNEK 21**

### **ŘEŠENÍ SPORŮ**

1. V případě sporu mezi smluvními stranami, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody a jejích příloh, se ho v první řadě vynasnaží vyřešit smluvní strany jednáním.

2. Nedosáhnou-li smluvní strany dohody jednáním, mohou souhlasit s předložením sporu k zaujetí poradního posudku osobou nebo orgánem.

3. Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním podle odstavců 1 a 2 tohoto článku, každá smluvní strana může postoupit spor v souladu s příslušnými zákony a předpisy rozhodčímu soudu tří rozhodců, z nichž dva jsou jmenováni smluvními stranami a jeden předseda. V případě, že je spor postoupen do rozhodčího řízení, každá smluvní strana jmenuje rozhodce ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení oznámení, ve kterém je informována o záměru předložit spor do rozhodčího řízení, a předseda je jmenován dvěma jmenovanými rozhodci ve lhůtě dalších šedesáti (60) dnů ode dne posledního jmenování. Nejmenuje-li kterákoli smluvní strana svého rozhodce v určené lhůtě nebo se jmenování rozhodci nedohodnou na předsedovi ve stanovené lhůtě, může kterákoli smluvní strana požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby jmenoval rozhodce smluvní strany, která tak neučinila, případně předsedu. Předseda musí být státním příslušníkem státu, který udržuje v době jmenování diplomatické vztahy s oběma smluvními stranami.

4. V případě jmenování předsedy prezidentem Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), cokoliv mu brání ve vykonání tohoto úkolu nebo je-li státním příslušníkem některé ze smluvních stran, učiní jmenování viceprezident, a pokud i viceprezidentovi cokoliv

brání ve vykonání tohoto úkolu nebo je-li státním příslušníkem některé ze smluvních stran, učiní jmenování člen Rady, který není státním příslušníkem některé ze smluvních stran.

5. S výhradou ostatních ustanovení dohodnutých smluvními stranami si rozhodčí soud určí vlastní postup a místo rozhodčího řízení.

6. Rozhodnutí rozhodčího soudu jsou závazná pro smluvní strany.

7. Každá smluvní strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako své zastoupení v rozhodčím řízení. Náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady nesou smluvní strany rovným dílem. Jakékoli náklady vzniklé Radě ve spojení se jmenováním předsedy a/nebo rozhodců smluvní strany, která tak neučinila v souladu s odstavcem 3 tohoto článku, jsou považovány za část nákladů rozhodčího soudu.

## **ČLÁNEK 22**

### **UKONČENÍ PLATNOSTI**

1. Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

2. Platnost této dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení oznámení druhé smluvní straně, není-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení po vzájemné dohodě vzato zpět. V případě, že chybí potvrzení o doručení druhé smluvní straně, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

## **ČLÁNEK 23**

### **REGISTRACE U ICAO**

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

## ČLÁNEK 24

### VSTUP V PLATNOST

Každá smluvní strana oznámí druhé smluvní straně diplomatickou nótou, že ústavně předepsané formality pro schválení této dohody byly na jejím území splněny. Tato dohoda vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdějšího z těchto dvou oznámení.

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

Dáno v Nassau dne 7. prosince 2016, což odpovídá dni 8 Rabi Awwal 1438,

ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce českém, arabském a anglickém. Všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu je rozhodující anglický text.

**Za**

**Českou republiku**



**Za**

**Království Saúdské Arábie**



**PŘÍLOHA**  
**SEZNAM LINEK**

**Oddíl (1):** Linky, na kterých mohou být provozovány letecké dopravní služby leteckým podnikem (leteckými podniky) určenými Českou republikou

<b>počáteční místa</b>	<b>mezilehlá místa</b>	<b>místa určení v Království Saúdské Arábie</b>	<b>místa za</b>
místa v České republice	jakákoli místa dle dohody leteckých úřadů	Riyadh Jeddah Dammam	jakákoli místa dle dohody leteckých úřadů

**Oddíl (2):** Linky, na kterých mohou být provozovány letecké dopravní služby leteckým podnikem (leteckými podniky) určenými Královstvím Saúdské Arábie

<b>počáteční místa</b>	<b>mezilehlá místa</b>	<b>místa určení v České republice</b>	<b>místa za</b>
místa v Království Saúdské Arábie	jakákoli místa dle dohody leteckých úřadů	Praha Brno Ostrava Pardubice Karlovy Vary	jakákoli místa dle dohody leteckých úřadů

**Oddíl (3):** Poznámky k linkám provozovaným určenými leteckými podniky obou smluvních stran.

- Každý určený letecký podnik může obsluhovat mezilehlá místa a místa za stanovená v příloze k této dohodě pod podmínkou, že nejsou vykonávána přepravní práva páte svobody vzduchu mezi těmito místy a územím druhé smluvní strany, pokud není stanoveno jinak dohodou leteckých úřadů.
- Určené letecké podniky každé smluvní strany mohou na jakémkoli nebo všech letech:

- (a) vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají v místě na území smluvní strany, která letecký podnik určila;
- (b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla;
- (c) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo v jakémkoli místě; a
- (d) obsluhovat mezilehlá místa, místa za a místa na územích smluvních stran v jakémkoli pořadí.

**AGREEMENT**  
**BETWEEN THE CZECH REPUBLIC**  
**AND**  
**THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA**  
**RELATING TO AIR TRANSPORT SERVICES**

**PREAMBLE**

The Czech Republic and the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter referred to in this Agreement as the Contracting Parties) being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to conclude the Air Services Agreement between the Czech Republic and the Kingdom of Saudi Arabia hereinafter referred to as the "Agreement" for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed on the following provisions:



**ARTICLE 1**  
**DEFINITIONS**

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

- (1) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- (2) The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport and in the case of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation, or, in both cases, any other person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Aeronautical Authorities;
- (3) The term "designated airline" means each airline, which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (4) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (5) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (6) The terms "air service", "International air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (7) The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- (8) The term "Schedule" means the Schedule of the routes to operate air transportation services annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement. The Schedule forms an integral part of this Agreement;
- (9) The term "capacity" in relation to "an aircraft" means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- (10) The term "capacity" in relation to agreed services means the available seat capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- (11) The term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

- (12) The term "regular equipment" means articles, other than stores and Spare parts of a removable nature, for use on board of an aircraft during Flight, including first aid and survival equipment;
- (13) The term "facilities and airport Charges" means Charges made to airlines for the provision of aircraft, their crews and passengers of airport and air navigation facilities, including related services and facilities;
- (14) The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
- (15) References in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Union Member States. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.

## **ARTICLE 2**

### **GRANTING OF RIGHTS**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. An airline designated by each Contracting Party shall enjoy exercising, whilst operating an agreed service on a specified route, the following rights:
  - (a) To fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
  - (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
  - (c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule annexed to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.
3. The exercise of traffic rights in intermediate and beyond points specified in the Schedule annexed to this Agreement is subject to the approval of the Aeronautical Authorities.
4. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 (a) and (b) of this Article.
5. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### **ARTICLE 3**

#### **DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATION**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or more for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.
2. On receipt of such designation the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay, to the airlines designated the appropriate operating authorisations.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity to the provisions of the Convention.
4. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
  - (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
    - (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authorities are clearly identified in the designation;
  - (b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia
    - (i) the airline has a valid Operating Licence and Air Operator's Certificate issued by the Kingdom of Saudi Arabia and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Kingdom of Saudi Arabia; and
    - (ii) the airline has its principal place of business in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia.

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

**ARTICLE 4**  
**REFUSAL, REVOCATION OR SUSPENSION**  
**OF OPERATING AUTHORISATION**

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:

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

- (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authorities are not clearly identified in the designation;

(b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia

- (i) the airline does not have a valid Operating Licence or Air Operator's Certificate issued by the Kingdom of Saudi Arabia or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Kingdom of Saudi Arabia; or
- (ii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia;

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

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Aeronautical Authorities, such consultations between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60)

days from the date of request made by either Aeronautical Authorities.

3. In the event of action by one Contracting Party under the provisions of this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 21 of this Agreement shall not be prejudiced.

## **ARTICLE 5**

### **FACILITIES AND AIRPORT CHARGES**

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on an airline operating similar international air services using an aircraft of the same class.

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

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

## **ARTICLE 6**

### **EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES**

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.

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

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated



airline of the other Contracting Party;

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

3. Materials referred to in paragraph 1 above normally retained on board may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory and placed under the supervision or control of the said authorities up to such time as they may be re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Except in respect of security provisions referred in Article 14 of this Agreement and prevention of criminal activities, passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo shall, up to such time that they are on direct transit, be exempted from customs duties and any taxes.

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

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

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

**ARTICLE 7**  
**PRINCIPLES GOVERNING OPERATION**  
**OF THE AGREED SERVICES**

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services, which the latter provides on the whole, or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed between the two Contracting Parties since capacity is related to:
  - (a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party, which has designated the airline;
  - (b) Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area;
  - (c) The requirements of through airline operation.
4. The number of frequencies and the capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of both Contracting Parties shall be agreed between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

**ARTICLE 8**  
**APPROVAL OF TIMETABLES**

The designated airlines of either Contracting Party shall, not later than sixty (60) days prior to the date of operation of any agreed services, submit its proposed timetables to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval. Such timetables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule, configuration and number of seats available to the public and period of timetable validity. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.

## **ARTICLE 9**

### **SUPPLY OF STATISTICS**

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the other Contracting Party as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services. Such data shall include details on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of the Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

## **ARTICLE 10**

### **APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS**

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party during entry into, stay in and departure from the territory of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine, veterinary or sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

## **ARTICLE 11**

### **TRANSFER OF EARNINGS**

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of flexible transfer, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued, in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of revenue accrued by the



designated airline of the other Contracting Party, the latter have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Contracting Party.

3. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by an agreement on avoidance of double taxation, such an agreement shall apply.

## **ARTICLE 12**

### **AVIATION SAFETY**

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

2. Each Contracting Party may request consultancy procedures concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operations of aircraft provided that such consultancy procedures to be performed within thirty (30) days from the date the request is delivered. 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 are at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, the other Contracting Party shall be notified of such findings of deficiencies and the steps considered necessary to conform to these safety standards, and the other Contracting party shall take appropriate corrective action during thirty (30) days or during an agreed upon time period between the two Contracting Parties.

3. Each Party reserves the right to suspend, refuse or revoke the operating authorization for the airline designated by the other Contracting Party in case no appropriate action has been taken during the appropriate time.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, any aircraft operated, or any aircraft which its ownership does not belong to the designated airlines of either of the Contracting Party in accordance with the designation provision of this Agreement and is utilized to conduct air services operation in accordance with the provisions of this Agreement to and from the territory of the other Contracting Party through leasing arrangements from another air carrier of either Contracting Party or third party, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the

aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.

5. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspection, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

6. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above shall be discontinued once the basis of that action ceases to exist.

7. Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the Kingdom of Saudi Arabia under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

### **ARTICLE 13**

#### **AIRLINE COMMERCIAL REPRESENTATION AND SALE OF SERVICES**

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, and on the basis of reciprocity, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of the present air services.

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

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

4. Upon filing with the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of this first Contracting Party each Contracting Party shall grant the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through agents. Any person shall be free to purchase such services in the local currency or in any freely convertible currency normally purchased by banks in that territory.

## **ARTICLE 14**

### **AVIATION SECURITY**

1. 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 to the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971 and the Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity to the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Czech Republic operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity to such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above in conformity with laws and regulations in force in that country, including, in the case of the Czech Republic, European Union law, required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other

unlawful acts against the safety of such aircraft, occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days of the date of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of this period.

## **ARTICLE 15**

### **TARIFFS**

1. The tariffs to be charged by the airlines of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of the other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be determined on the basis of the forces of supply and demand in the market.

3. The tariffs implemented shall be filed to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties for record keeping purposes and proper reaction against any unfair competitive behaviour in the market. With this regard, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- (a) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- (b) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to abuse of a dominant position; and
- (c) protect airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support, or where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

4. If any dispute arises between the designated airline of either of the Contracting Parties due to unfair competitive practice in the market related to tariff implications, it should be settled in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement.

## **ARTICLE 16**

### **CODE-SHARING**

In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of the Contracting Parties may enter into code-sharing and blocked-space arrangements subject to the agreement of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

## **ARTICLE 17**

### **INTERMODAL SERVICES**

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

## **ARTICLE 18**

### **GROUND HANDLING**

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

## **ARTICLE 19**

### **CONSULTATIONS AND AMENDMENTS**

1. In a spirit of close co-operation the two Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall consult each other from time to time with a view to ensuring the



implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and Annexes thereto.

2. If either Contracting Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendments so agreed shall come into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of diplomatic notes confirming that formalities constitutionally required for approval of this amendment have been complied with.

3. Amendments of this Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.

4. Issues relating to traffic rights and route rights shall be discussed and enter into force in accordance with the internal procedures of the Contracting Parties.

## **ARTICLE 20**

### **CONFORMITY TO MULTILATERAL CONVENTIONS OR AGREEMENTS**

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform to any multilateral conventions or agreements, which may become binding upon the Contracting Parties.

## **ARTICLE 21**

### **SETTLEMENT OF DISPUTES**

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, two of whom to be nominated by the Contracting Parties and one umpire. In case the dispute is referred to arbitration, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the President of the

Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator of failing Contracting Party or the umpire as the case may require. However, the umpire shall be a national of a state having diplomatic relations with both Contracting Parties at the time of the appointment.

4. In the case of the appointment of the umpire by the President of the Council of International Civil Aviation Organization, if the President of the Council of International Civil Aviation Organization is prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice President and if the Vice President is also prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior member of the Council who is not a national of either Contracting Party.

5. Subject to other provisions agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Contracting Parties.

7. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings. The cost of the chairman and any other expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the Council in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing Contracting Party as referred to in paragraph 3 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

## **ARTICLE 22**

### **TERMINATION**

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

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.



## **ARTICLE 23**

### **REGISTRATION WITH ICAO**

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

## **ARTICLE 24**

### **ENTRY INTO FORCE**

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

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

Done in Nassau on 7<sup>th</sup> December 2016 AD, corresponding to 8 Rabi Awwal 1438 AH, in two original copies, in the Czech, Arabic and English languages. All texts are being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

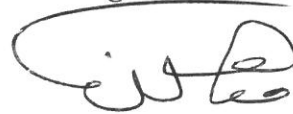
**For**

**The Czech Republic**



**For**

**The Kingdom of Saudi Arabia**



## ANNEX

### ROUTE SCHEDULE

**Section (1):** Routes on which air services may be operated by the designated airline (airlines) of the Czech Republic

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in the Kingdom of Saudi Arabia</b>	<b>Points Beyond</b>
Points in the Czech Republic	Any points agreed to by Aeronautical Authorities	Riyadh Jeddah Dammam	Any points agreed to by Aeronautical Authorities

**Section (2):** Routes on which air services may be operated by the designated airline (airlines) of the Kingdom of Saudi Arabia

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in the Czech Republic</b>	<b>Points Beyond</b>
Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Any points agreed to by Aeronautical Authorities	Prague Brno Ostrava Pardubice Karlovy Vary	Any points agreed to by Aeronautical Authorities

**Section (3):** Notes on the routes to be operated by the designated airlines of both Contracting Parties.

1. Each designated airline may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of the present Agreement on condition that no fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, unless an agreement to that effect is made between the Contracting Parties.

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

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

- (b) combine different flight numbers within the one aircraft operation;
- (c) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point; and
- (d) serve the intermediate points, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any order.