

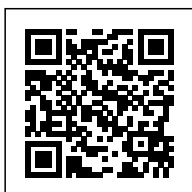


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

VIII. volební období

522/0

**Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky
k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky
a vládou Sultanátu Omán o letecké dopravě**



Zástupce předkladatele: ministr dopravy
Doručeno poslancům: 20. června 2019 v 15:43

Návrh usnesení

**POSLANECKÉ SNĚMOVNY PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Sultanátu Omán o letecké dopravě

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 vládou České republiky a vládou Sultanátu Omán o letecké dopravě

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY

k návrhu na sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Sultanátu Omán o letecké dopravě

Sultanát Omán (dále také „Omán“) je arabský stát v jihovýchodní části Arabského poloostrova s rozlohou přes 309 tisíc km² a počtem obyvatel přibližně 4,7 milionu. Jedná se o absolutistickou monarchii s převládající ibáditskou větví islámu, která se vyznačuje větší otevřeností a tolerancí vůči jiným náboženstvím.

Omán je členem některých významných mezinárodních organizací, jako jsou např. Organizace spojených národů (OSN), Mezinárodní měnový fond (MMF), Světová obchodní organizace (WTO) či regionální Rada pro spolupráci arabských států v Zálivu (GCC).

Ománská ekonomika je velmi otevřená celému světu. Hlavní vývozní komoditou je ropa a zemní plyn a související produkty petrochemického průmyslu. V posledních letech se Omán snaží jít cestou racionalizace veřejných výdajů a podporou neropných sektorů ekonomiky. S tím souvisí i podpora přílivu zahraničních investic, rozvoj investičních a průmyslových zón, dopravní infrastruktury (přístavní terminály, letiště, uvažuje se o železnici), služeb a turistiky. Vzhledem ke stabilitě politického prostředí je proto země zajímavá pro zahraniční investory a exportéry. Nejvýznamnějšími obchodními partnery jsou Spojené arabské emiráty, Velká Británie, Čína, USA a EU.

Česká republika (dále také „ČR“) a Omán nemají diplomatické styky založené na přímém zastoupení. Omán je v působnosti Velvyslanectví ČR v Rijádu a působnost Velvyslanectví Sultanátu Omán ve Vídni zahrnuje i ČR. ČR dosud nemá s Ománem sjednány žádné mezinárodní smlouvy, k výraznějšímu navázání obchodních styků také zatím nedošlo. Nejčastějšími vývozními artikly jsou osobní automobily, pneumatiky, strojní zařízení, ocel či zařízení ke zpracování dat. Naopak dovoz z Ománu reprezentují díly a příslušenství vozidel, hliník, voňavky, léčiva apod.

Pravidelný letecký provoz mezi ČR a Ománem není v současnosti zajišťován žádným leteckým dopravcem. Nicméně ománský trh je z pohledu civilního letectví ČR zajímavý. V minulosti využíval letecký dopravce Smartwings, a.s. ománský Maskat pro mezipřistání při svých nepravidelných letech na Dálný východ. V roce 2016 plánoval zahájit do Maskatu pravidelnou linku, plán však (zatím) nebyl uskutečněn. V posledních letech nabízí Smartwings, a.s. cestovním kancelářím charterové lety do Salály, druhého nejvýznamnějšího města Ománu. Před lety také probíhala obchodní spolupráce na bázi pronájmu letadel s posádkou (*wet-leasing*) ománskému dopravci Oman Air. Ten zahájil svoji činnost v roce 1993, v posledních letech expandoval a z regionálního dopravce se stává významný dopravce s mezinárodní působností, jež rozšiřuje linky i do vzdálenějších oblastí (v Evropě např. Londýn, Paříž, Milán, Atény, Mnichov). Společnost také obnovila svůj letadlový park, nyní provozuje přes 50 letadel, včetně např. moderních dálkových strojů Boeing Dreamliner. Oman Air zvažoval mj. zahájení pravidelných letů do ČR.

V této souvislosti také Omán projevil zájem na sjednání dvoustranné letecké dohody s ČR, která by stanovila jasný smluvní rámec pro takový provoz. V závěru roku 2009 došlo k výměně vzorových textů leteckých dohod. Expertní jednání o Dohodě mezi vládou České republiky a vládou Sultanátu Omán o letecké dopravě (dále jen „Dohoda“) se uskutečnilo ve dnech 14. a 15. března 2011 v Praze. V souladu se směrnicí pro expertní jednání a na základě českého vzorového textu se podařilo odsouhlasit vzájemně přijatelný návrh textu Dohody. Ta 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 státu druhé smluvní strany, právo přistání na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely, právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze k Dohodě cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu

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 státu druhé smluvní strany. Příloha k Dohodě obsahuje volné vymezení linek mezi místy na území České republiky a místy na území Sultanátu Omán s možností provozu přes jakákoli mezilehlá místa nebo do jakýchkoli míst za územím státu druhé smluvní strany.

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 státu druhé smluvní strany, právo přistání na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely, právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze k Dohodě cestujících, zavazadla, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany a právo nakládat a vykládat na území třetích států cestujících, zavazadla, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu druhé smluvní strany, a to v souladu s ustanoveními v Příloze Dohody.

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.

V článku 4 jsou stanoveny podmínky pro odejmutí nebo pozastavení udělených provozních oprávnění.

Na letecké podniky, cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky na území státu druhé smluvní strany se vztahují zákony, předpisy a postupy platné na území státu této smluvní strany, jak je stanoveno v článku 5. Žádná smluvní strana nesmí při aplikaci těchto pravidel dávat přednost svému nebo kterémukoli jinému leteckému podniku.

V článku 6 si smluvní strany potvrzují závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy (*security*) 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 států smluvních stran a spolupráci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.

Pro účely provozování dohodnutých leteckých služeb si smluvní strany dle článku 7 budou vzájemně uznávat osvědčení a průkazy vztahující se k letadlům a posádkám za podmínek stanovených v tomto článku.

Článek 8 upravuje postup pro možné konzultace smluvních stran k otázkám provozní bezpečnosti (*safety*). Článek umožňuje smluvním stranám provést tzv. inspekci letadla na stojánce a stanovuje postup v případě nedodržování minimálních bezpečnostních norem stanovených Úmluvou o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944).

Článek 9 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.

Spravedlivého a přiměřeného stanovování uživatelských poplatků za použití leteckých zařízení se týká článek 10.

Článek 11 stanovuje zjednodušený proces pro přímý tranzit cestujících na území států smluvních stran.

Článek 12 upravuje prodej služeb leteckých dopravců a převody finančních prostředků z nich plynoucích.

Článek 13 stanovuje pravidla ve vztahu k tarifům leteckých podniků pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží. Obecné kapacitní principy jsou uvedeny v článku 14.

Článek 15 stanovuje postup pro předkládání letových řádů leteckými dopravci obou smluvních stran ke schválení leteckým úřadům. Možnosti kombinovat letecké dopravní služby s jinými druhy dopravy jsou uvedeny v článku 16.

Článek 17 upravuje oblast zastoupení leteckých podniků, která včetně svého personálu podléhají právním předpisům platným na území státu, kde jsou zastoupení zakládána.

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

Článek 19 upravuje poskytování statistických informací a údajů mezi leteckými úřady a leteckými podniky obou smluvních stran.

Postup pro provádění konzultací mezi smluvními stranami je řešen v článku 20. Článek 21 stanoví postup pro jednání o změnách Dohody a jejich vstup v platnost.

V případě, že vstoupí pro obě smluvní strany v platnost jiná vícestranná úmluva nebo dohoda upravující leteckou dopravu, obě smluvní strany uvedou ustanovení Dohody do souladu s takovou úmluvou nebo dohodou (článek 22).

Článek 23 upravuje řešení sporů vyplývajících z výkladu nebo provádění Dohody a článek 24 stanovuje povinnost registrovat Dohodu a její případné změny u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Závěrečná ustanovení upravují podmínky ukončení platnosti Dohody (článek 25) a určují vstup v platnost Dohody (článek 26). Dohoda byla sjednána v českém, arabském a anglickém jazyce, v případě rozdílnosti ve výkladu bude rozhodující anglický text. Dohoda vstoupí v platnost 60. den poté, co si smluvní strany navzájem písemně oznámí, že byly splněny jejich příslušné požadavky pro vstup Dohody v platnost.

Příloha k Dohodě obsahuje volné vymezení linek mezi místy na území České republiky a místy na území Sultanátu Omán s možností provozu přes jakákoli mezilehlá místa nebo do jakýchkoli míst za územím státu druhé smluvní strany.

Podepsaný text Dohody je v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu ČR, se závazky vyplývajícími z členství ČR v Evropské unii, se závazky převzatými v rámci jiných platných smluv a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Při sjednání Dohody byly splněny požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách (informační povinnost vůči Evropské komisi). Sjednání Dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu. Gestor provedl komplexní posouzení a analýzu jednotlivých ustanovení Dohody z hlediska možných dopadů do právního řádu ČR s ohledem na vnitrostátní provádění Dohody (včetně posouzení a následného zhodnocení, zda jsou všechna ustanovení obsažená v Dohodě, která jsou přímo určena vnitrostátním subjektům, samovykonatelná), i ve smyslu Směrnice vlády pro sjednávání, vnitrostátní projednávání, provádění a ukončování platnosti mezinárodních smluv, schválené usnesením vlády ze dne 11. února 2004 č. 131. V této souvislosti není potřeba přijímat další vnitrostátní právní úpravu ani jiná opatření.

Vláda ČR souhlasila se sjednáním Dohody svým usnesením ze dne 7. prosince 2011 č. 913. Toto usnesení bylo změněno v osobách zmocněných k podpisu usnesením vlády ČR ze dne 18. března 2019 č. 191. Dohoda byla následně podepsána v Maskatu při příležitosti návštěvy delegace Senátu ČR v Ománu dne 25. března 2019. Za vládu ČR Dohodu podepsal Ing. Koudelka, CSc., mimořádný a zplnomocněný velvyslanec České republiky

v Království Saúdské Arábie, Bahrajnském království a Sultanátu Omán, a za vládu Sultanátu Omán Dr. Mohammed bin Nasser Alzaabi, ředitel ománského leteckého úřadu (PACA).

Sjednání a následné provádění Dohody nebude mít dopad na výdaje státního rozpočtu. Provádění Dohody bude zajišťováno především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které budou v případě potřeby spolupracovat s ministerstvy zahraničních věcí, financí, vnitra, práce a sociálních věcí, průmyslu a obchodu a Českou národní bankou. Administrativní a správní výdaje s tím spojené budou hrazeny z rozpočtů jednotlivých resortů a Úřadu pro civilní letectví.

Dohoda, přestože je po formální stránce sjednávána jako dohoda mezi vládou České republiky a vládou Sultanátu Omán, má v České republice 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 státu druhé smluvní strany, přistávat na jeho území pro potřeby nikoli obchodní, nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany cestující, zavazadla a zboží, právo volně prodávat letecké dopravní služby na území smluvního státu, podmínky pro odvolání provozního oprávnění, atd.). Dohoda se po podpisu podle Ústavy ČR předkládá Parlamentu ČR k vyslovení jeho souhlasu s ratifikací a poté prezidentovi republiky k ratifikaci.

Sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Sultanátu Omán o letecké dopravě představuje jednu z možností, jak dále rozvíjet vzájemné vztahy. Dohoda stanoví právní rámec pro vzájemné vztahy v letecké dopravě, včetně možného pravidelného leteckého provozu a další možnosti spolupráce leteckých dopravců obou stran.

V Praze dne 18. června 2019

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš, v.r.

DOHODA

mezi

vládou České republiky

a

vládou Sultanátu Omán

O LETECKÉ DOPRAVĚ

DOHODA
mezi
vládou České republiky
a
vládou Sultanátu Omán
O LETECKÉ DOPRAVĚ

Vláda České republiky a vláda Sultanátu Omán, dále uváděné jako „smluvní strany“,
jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne
sedmého prosince 1944, a
vedeny přáním sjednat dohodu za účelem rozvíjení leteckých dopravních služeb mezi a za
územími svých států,
se dohodly takto:

Článek 1

Definice

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví sjednanou 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 byly tyto přílohy a změny přijaty státy obou smluvních stran,
- (b) výraz "letecké úřady" znamená v případě České republiky Ministerstvo dopravy, a v případě Sultanátu Omán Veřejný úřad pro civilní letectví nebo, v obou případech, kteroukoli jinou osobu nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady,
- (c) výraz "určený letecký podnik" znamená každý letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně a který je podle článku 3 této dohody oprávněn provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (1) této dohody,
- (d) výrazy "území", "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článcích 2 a 96 Úmluvy,

- (e) 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,
- (f) výraz "kapacita" ve vztahu k letadlu znamená placený náklad takového letadla dostupný na lince nebo její části,
- (g) výraz "tarif" znamená ceny nebo poplatky, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek) a podmínky, za kterých se tyto ceny nebo poplatky používají, včetně provizí placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky, a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou,
- (h) výraz "dohoda" znamená tuto dohodu a její Přílohu a jakékoli změny této dohody nebo Přílohy,
- (i) výraz "Příloha" znamená Přílohu k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 21 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu,
- (j) výraz "uživatelské poplatky" znamená poplatky uložené leteckým podnikům za užívání letištních zařízení a služeb, služeb řízení letového provozu nebo zařízení v oblasti ochrany letectví včetně souvisejících služeb a zařízení,
- (k) výraz "EU smlouvy" znamená Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o fungování Evropské unie.

Článek 2

Přepravní práva

- (1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem zřízení a provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky (dále jen „dohodnuté služby“) na linkách stanovených v příslušné části Přílohy (dále jen „stanovené linky“).
- (2) Podle ustanovení této dohody určený letecký podnik nebo letecké podniky každé smluvní strany požívají při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách následující práva:
 - (a) právo létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany,
 - (b) právo přistávat na území státu druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní,

- (c) právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze cestujících, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany a
 - (d) právo nakládat a vykládat na územích třetích států v místech stanovených v Příloze cestujících, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející míst na území státu druhé smluvní strany, stanovených v Příloze.
- (3) Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určeny podle článku 3 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci (2) (a) a (b) tohoto článku.
- (4) V odstavci (2) tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určeným leteckým podnikům jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestujících, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek za úplatu nebo nájemné s určením pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.

Článek 3

Určení a provozní oprávnění leteckých podniků

- (1) Každá smluvní strana má právo určit letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb pro svoji potřebu a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem. Toto určení se provádí písemným oznámením mezi leteckými úřady obou smluvních stran.
- (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 přijmout 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,

- (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 a
 - (iii) je tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a je skutečně kontrolován členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu a/nebo státními příslušníky těchto států,
- (b) v případě leteckého podniku určeného Sultanátem Omán
- (i) má tento letecký podnik platnou provozní licenci a osvědčení leteckého dopravce vydané Sultanátem Omán a skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Sultanátem Omán,
 - (ii) má tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Sultanátu Omán a
 - (iii) je tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a je skutečně kontrolován Sultanátem Omán a/nebo jeho státními příslušníky.
- (5) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může v plném nebo částečném rozsahu provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody.

Článek 4

Odvolání a pozastavení provozního oprávnění leteckých podniků

- (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,
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad nebo
 - (iii) není tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví nebo není skutečně kontrolován členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu a/nebo státními příslušníky těchto států,

(b) v případě leteckého podniku určeného Sultanátem Omán

(i) nemá tento letecký podnik platnou provozní licenci nebo osvědčení leteckého dopravce vydané Sultanátem Omán nebo skutečná regulační kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Sultanátem Omán,

(ii) nemá tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Sultanátu Omán nebo

(iii) není tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví nebo není skutečně kontrolován Sultanátem Omán a/nebo jeho státními příslušníky.

(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 provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, práva uvedená v odstavci (1) tohoto článku se uplatní 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 tohoto článku nejsou dotčena práva druhé smluvní strany podle článku 23 této dohody.

Článek 5

Uplatňování zákonů, předpisů a postupů

(1) Při vstupu, pobytu a výstupu z území státu jedné smluvní strany musí být leteckými podniky druhé smluvní strany dodržovány zákony, předpisy a postupy platné na území státu této smluvní strany, vztahující se na provoz a navigaci letadel.

(2) Zákony, předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, karanténních, zdravotních a veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území státu první smluvní strany.

- (3) Při uplatňování celních, přistěhovaleckých, karanténních a podobných předpisů nedává žádná smluvní strana přednost svým vlastním nebo kterýmkoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.
- (4) Při příletu, pobytu nebo odletu letadla jedné smluvní strany z území státu druhé smluvní strany jednájí určené letecké podniky každé smluvní strany v souladu se zákony a předpisy druhé smluvní strany, pokud se týká vstupu nebo výstupu zvířat nebo rostlin z území jejího státu.

Článek 6

Ochrana letectví

- (1) Smluvní strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy tvoří nedílnou součást této dohody.
- (2) 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, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991, a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu letectví, která je závazná pro státy obou smluvních stran.
- (3) 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.
- (4) 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 státům smluvních stran; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na územích států 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 územích jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.
- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území státu druhé smluvní strany ustanovení

o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie v případě České republiky.

- (6) Každá smluvní strana zajistí, že se na území jejího státu účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání.
- (7) Každá smluvní strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
- (8) 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.
- (9) 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 7

Uznávání osvědčení a průkazů

- (1) Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy státu jedné smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány druhou smluvní stranou za platné pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, stanovené podle Úmluvy.
- (2) Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad územím svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou.

Článek 8

Bezpečnost letectví

- (1) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v jakékoli oblasti vztahující se na posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne požádání.

- (2) Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudržuje a nevykonává bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů, nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.
- (3) Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem nebo leteckými podniky jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na nebo z území státu druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobeno inspekci oprávněnými zástupci státu druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „inspekce na stojánce“), za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.
- (4) Jestliže jakákoli inspekce na stojánce nebo série inspekcí na stojánce povede:
- (a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou nebo
 - (b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a vykonávány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,
- má smluvní strana provádějící inspekci pro účely článku 33 Úmluvy právo svobodně prohlásit, že požadavky, na jejichž základě byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky, za kterých má být letadlo provozováno, nejsou stejné nebo vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.
- (5) V případě, že je přístup k provedení inspekce letadla na stojánce, provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (3) tohoto článku, odeprěn zástupcem tohoto leteckého podniku nebo leteckých podniků, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (4) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.
- (6) Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě inspekce na stojánce, série inspekcí na stojánce, odeprění přístupu k inspekci na stojánce, konzultací nebo jiných zjištění, že pro bezpečný provoz leteckého podniku jsou nezbytná okamžitá opatření.
- (7) Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců (2) nebo (6) tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

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

Článek 9

Celní ustanovení, cla a daně

- (1) Každá smluvní strana osvobozuje určený letecký podnik druhé smluvní strany od dovozních omezení, cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně alkoholu, 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 státu jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem,
 - (b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany od příletu až do odletu z území státu druhé smluvní strany,
 - (c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany a určené k použití při provozu dohodnutých služeb; a to bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovány zcela nebo zčásti na území státu smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nebudou zcizovány na území státu této smluvní strany.
- (3) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál, dodávky a zásoby obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.

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

Článek 10

Užívání letišť a leteckých zařízení

- (1) Poplatky uložené na území státu jedné smluvní strany určenému leteckému podniku druhé smluvní strany za použití letišť, leteckých navigačních a jiných zařízení nemohou být 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 11

Tranzit

Cestující v přímém tranzitu přes území státu smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni, s výjimkou ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 6 této dohody a plnění úkolu zabránit nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami, nanejvýše zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v tranzitu jsou osvobozeny od cla a jiných poplatků.

Článek 12

Prodej služeb a převod finančních prostředků

- (1) Na základě oznámení leteckému úřadu první smluvní strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy platnými na území státu této první smluvní strany má určený letecký podnik nebo letecké podniky druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území státu první smluvní strany, buď přímo, nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů, a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území.
- (2) Určené letecké podniky smluvních stran mají právo přepočítat a převést na území svého státu přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území státu druhé smluvní strany ve volně směnitelné měně. Přepočet a převod se uskuteční bez omezení podle převládajícího tržního devizového kurzu pro tyto transakce, platného v den převodu. V případě, že převládající tržní devizový kurz neexistuje, se přepočet a převod uskuteční bez omezení podle úředního přepočítacího kurzu, platného v den převodu. Skutečný převod je proveden bez prodlení a nepodléhá jakýmkoli poplatkům, s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.
- (3) V případě, že jsou platby mezi smluvními stranami upraveny zvláštní dohodou, použije se tato zvláštní dohoda.

Článek 13

Tarify

- (1) Tarify pro dohodnuté služby jsou určenými leteckými podniky obou smluvních stran stanovovány v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům, jako jsou zájmy uživatelů, náklady na provoz, povaha dopravních služeb, přiměřený zisk a jiné obchodní úvahy na daném trhu.
- (2) Nepožaduje se, aby tarify stanovené na základě odstavce (1) tohoto článku byly předkládány určenými leteckými podniky jedné smluvní strany leteckému úřadu druhé smluvní strany. Bez ohledu na výše uvedené, má každá smluvní strana právo zasáhnout tak, aby:
 - (a) zabránila nepřiměřeně diskriminujícím tarifům a praktikám,
 - (b) ochránila uživatele od tarifů, které jsou nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu z důvodu zneužití dominantního postavení a
 - (c) ochránila letecké podniky od tarifů, které jsou uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře, nebo kde existuje důkaz o záměru omezit hospodářskou soutěž.

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

Článek 14

Kapacita

- (1) Určené letecké podniky každé smluvní strany mají řádnou a rovnou příležitost k provozování leteckých dopravních služeb na jakékoli lince stanovené v Příloze k této dohodě.
- (2) Při provozování dohodnutých služeb berou určené letecké podniky každé smluvní strany v úvahu zájmy určených leteckých podniků druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování dopravních služeb, které tyto podniky zajišťují na zcela nebo zčásti shodných linkách.
- (3) Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran jsou v úzkém vztahu k požadavkům veřejnosti na dopravu na stanovených linkách a mají za přednostní cíl poskytnout při přiměřeném využití prostoru kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na přepravu cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, pocházejících z nebo určených pro území státu smluvní strany, která určila letecký podnik. 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, se provádí v souladu s obecnými zásadami, že kapacita je ve vztahu k:
- (a) dopravním požadavkům na území a z území státu 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 a
 - (c) požadavkům vyplývajícím z provozu leteckých podniků.

Článek 15

Letové řády

- (1) Letecký podnik určený jednou smluvní stranou předloží nejméně třicet (30) dnů před zahájením dopravních služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj zamýšlený letový řád, uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup se použije na jakoukoli změnu letového řádu.

- (2) Pokud určený letecký podnik požaduje provozovat doplňkové lety k letům uvedeným v letových řádech, musí požádat o povolení letecký úřad druhé smluvní strany. Takový požadavek se obvykle předkládá alespoň dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.

Článek 16

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 států smluvních stran nebo třetích států. Určené letecké podniky si mohou zvolit mezi vykonáváním vlastní povrchové dopravy nebo jejím poskytováním prostřednictvím ujednání, včetně společného označování linek, s jinými povrchovými dopravci za podmínky splnění zákonů a předpisů platných na území státu příslušné smluvní strany. Tyto kombinované dopravní služby mohou být nabízeny při kombinaci letecké a povrchové dopravy jako přímá dopravní služba a za jednu cenu za předpokladu, že jsou cestující a zasilatelé informováni o skutečnostech týkajících se této dopravy.

Článek 17

Zastoupení leteckého podniku

- (1) Určený letecký podnik jedné smluvní strany je oprávněn v souladu se zákony a předpisy platnými na území státu druhé smluvní strany vztahujícími se ke vstupu, pobytu a zaměstnání a na základě reciprocity přivést a udržovat na území státu druhé smluvní strany svého zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.
- (2) Zástupce a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území státu druhé smluvní strany.
- (3) Určené letecké podniky obou smluvních stran mají podle zákonů a předpisů platných na území příslušného státu právo zřizovat na území státu druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.

Článek 18

Pozemní odbavování

S výhradou zákonů a předpisů platných na území státu každé smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, má každý určený letecký podnik právo zajišťovat si na území státu druhé smluvní strany své vlastní pozemní odbavování (odbavování pro vlastní

potřebu), anebo si podle své volby vybrat mezi konkurenčními poskytovateli, kteří zcela nebo zčásti pozemní odbavovací služby zajišťují. V případě, že zákony a předpisy omezují nebo předem vylučují odbavování pro vlastní potřebu, a kde neexistuje skutečné konkurenční prostředí mezi poskytovateli pozemních odbavovacích služeb, musí se s každým určeným leteckým podnikem zacházet nediskriminujícím způsobem, pokud jde o jeho přístup k odbavování pro vlastní potřebu a k pozemním odbavovacím službám zajišťovaným poskytovatelem nebo poskytovateli.

Článek 19

Výměna informací

- (1) Každá smluvní strana může požadovat po leteckých podnicích druhé smluvní strany poskytnutí všech příslušných informací, týkajících se provozování dohodnutých služeb, které mohou být požadovány leteckými úřady k řádnému splnění požadavků této dohody, leteckému úřadu v dostatečném časovém předstihu.
- (2) Každá smluvní strana může požadovat po leteckých podnicích druhé smluvní strany poskytnutí statistických údajů, týkajících se přepravy v rámci dohodnutých služeb s uvedením místa nástupu a výstupu, leteckému úřadu.

Článek 20

Konzultace

- (1) Letecké úřady obou smluvních stran budou ve spojení, které se může uskutečnit jednáním nebo písemně, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech záležitostech ovlivňujících provádění této dohody.
- (2) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace k jakémukoli problému, týkajícímu se této dohody. Tyto konzultace jsou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení žádosti druhou smluvní stranou, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

Článek 21

Změny

- (1) Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, požádá o uskutečnění konzultací v souladu s článkem 20 této dohody. Tyto konzultace mohou proběhnout písemně.
- (2) 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.

Článek 22

Mnohostranné úmluvy

Jestliže vstoupí v platnost mnohostranná úmluva nebo dohoda o letecké dopravě, ke které přistoupily obě smluvní strany, pozmění se tato dohoda tak, aby odpovídala ustanovením takové úmluvy nebo dohody.

Článek 23

Řešení sporů

- (1) V případě sporu, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynasnaží letecké úřady smluvních stran vyřešit jednáním.
- (2) Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, je spor řešen jednáním smluvních stran.
- (3) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou jej postoupit takové osobě nebo orgánu, na kterém se shodnou, k poradnímu posudku nebo k vydání závazného rozhodnutí podle toho, jak se smluvní strany dohodnou, nebo jej, na základě žádosti kterékoli smluvní strany, předloží k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců.
- (4) Tento rozhodčí soud se ustavuje následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tyto dva členové se poté dohodnou a jmenují státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Členové jsou jmenováni do šedesáti (60) dnů a předseda do devadesáti (90) dnů ode dne, ke kterému kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.
- (5) Nejsou-li lhůty stanovené v odstavci (4) tohoto článku dodrženy, může kterákoli smluvní strana, není-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby učinil nezbytná jmenování. Je-li prezident státním příslušníkem státu některé ze smluvních stran nebo cokoliv mu jinak brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování viceprezident, který ho zastupuje.
- (6) Rozhodčí soud přijímá rozhodnutí většinou hlasů. Jeho rozhodnutí jsou závazná pro smluvní strany. 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. Ve všech ostatních záležitostech rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

Článek 24

Registrace

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

Článek 25

Ukončení platnosti

Kterákoli smluvní strana může kdykoli písemně diplomatickou cestou oznámit druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. 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 vzato zpět se souhlasem druhé smluvní strany. V případě, že chybí potvrzení o přijetí druhou smluvní stranou, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

Článek 26

Vstup v platnost

Dohoda podléhá schválení v souladu s právními požadavky každé smluvní strany a vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení druhého ze dvou oznámení, ve kterých si vzájemně smluvní strany formálně oznamují diplomatickou cestou splnění svých vnitrostátních schvalovacích postupů.

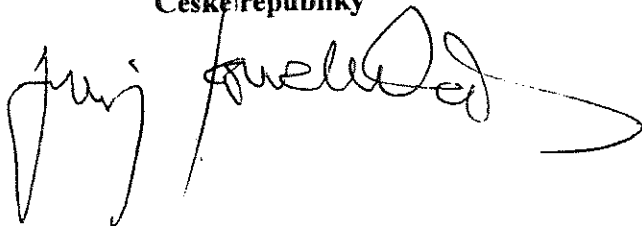
NA DŮKAZ ČEHOŽ níže podepsaní, k tomuto účelu řádně zmocnění, podepsali tuto dohodu.

Dáno v Maskatu dne 25. března 2019

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


Za vládu

České republiky



Za vládu

Sultanátu Omán



Příloha

Oddíl I

Linky provozované leteckými podniky určenými Českou republikou:

počáteční místa v České republice	mezilehlá místa	místa určení v Sultanátu Omán	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa

Oddíl II

Linky provozované leteckými podniky určenými Sultanátem Omán:

počáteční místa v Sultanátu Omán	mezilehlá místa	místa určení v České republice	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa	jakákoli místa

Poznámky:

1. Určený letecký podnik každé smluvní strany je oprávněn při každém nebo všech letech:
 - (a) provozovat lety v jednom nebo obou směrech,
 - (b) vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst,
 - (c) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla,
 - (d) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo v jakémkoli místě,
 - (e) obsluhovat mezilehlá místa, místa za a místa na území států smluvních stran v jakémkoli pořadí,
 - (f) obsluhovat místa za a jakékoli místo nebo místa na svém území se změnou nebo bez změny letadla nebo čísla letu a vykonávat a propagovat takové služby veřejnosti jako přímou leteckou službu,
 - (g) vykonat přerušení cesty (stop-over) v jakýchkoli místech na nebo mimo území států smluvních stran,
 - (h) provádět tranzitní přepravu přes území státu druhé smluvní strany a
 - (i) kombinovat přepravu v rámci jednoho letadla bez ohledu na to, kde taková přeprava začíná,

bez směrového nebo zeměpisného omezení a bez ztráty jakýchkoli práv k přepravě jinak povolených touto dohodou, za předpokladu, že je v rámci služeb obsluhováno místo na území státu smluvní strany, která letecký podnik určila.

2. Určený letecký podnik každé smluvní strany bude mít právo provozu do míst na území státu druhé smluvní strany samostatně nebo v kombinaci v rámci stejného letu s právem spojování míst za předpokladu, že není uskutečňována vnitrostátní přeprava, s výjimkou přistání pro potřeby nikoli obchodní.
3. V této dohodě musí být odkazy na státní příslušníky České republiky chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu. V této dohodě musí být odkazy na letecké podniky České republiky chápány jako odkazy na letecké podniky určené Českou republikou.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN

The Government of the Czech Republic and the Government of the Sultanate of Oman, hereinafter referred to as Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation done 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 of the Convention under Article 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport and, in the case of the Sultanate of Oman the Public Authority for Civil Aviation, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;
- (c) the term "designated airline" means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the routes specified in conformity with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement;

- (d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) 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;
- (f) the term "capacity" in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on a route or section of a route;
- (g) the term "tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remuneration and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;
- (h) the term "Agreement" means this Agreement and its Annex, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
- (i) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;
- (j) the term "user charges" means charges imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities;
- (k) the term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2

Traffic 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 by a designated airline or airlines (hereinafter called "agreed services") over the routes specified in the appropriate section of the Annex (hereinafter called "specified routes").
- (2) Subject to the provisions of this Agreement the designated airline or airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
 - (a) right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

- (b) right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - (c) right to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the first Contracting Party, specified in the Annex; and
 - (d) right to embark and disembark in the territory of the third countries at the points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party specified in the Annex.
- (3) 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.
- (4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Operating Authorization of Airlines

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
- (2) The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with 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 authorization 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;
 - (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; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through the majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;
 - (b) in the case of an airline designated by the Sultanate of Oman
 - (i) the airline has a valid Operating Licence and Air Operator's Certificate issued by the Sultanate of Oman and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Sultanate of Oman;
 - (ii) the airline has its principal place of business in the territory of the Sultanate of Oman; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through the majority ownership, and it is effectively controlled by the Sultanate of Oman and/or by its nationals.
- (5) When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation and Suspension of Operating Authorization of Airlines

- (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;

- (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; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through the majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;
- (b) in the case of an airline designated by the Sultanate of Oman
- (i) the airline does not have a valid Operating Licence or Air Operator's Certificate issued by the Sultanate of Oman or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Sultanate of Oman;
 - (ii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the Sultanate of Oman; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through the majority ownership, or it is not effectively controlled by the Sultanate of Oman and/or by its nationals.
- (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 action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of 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 this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 23 shall not be prejudiced.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Procedures

- (1) While entering, being within or leaving the territory of one Contracting Party, laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied by the other Contracting Party's airlines.

- (2) The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crews, baggage, and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.
- (3) In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
- (4) Airlines designated by each Contracting Party shall comply with the laws and regulations of the other Contracting Party as to the admission to, or taking out from its territory of animals and plants, while its aircraft enter into, stay in, or depart from the territory of that Contracting Party.

Article 6

Aviation Security

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
- (2) The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on March 1, 1991 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.
- (3) 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.
- (4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are

applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Czech Republic operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

- (5) Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the laws and regulations in force in that country, including, in the case of the Czech Republic, European Union law.
- (6) Each Contracting Party shall secure 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.
- (7) Each Contracting Party shall give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
- (8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (9) 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 7

Recognition of Certificates and Licences

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

- (2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 8

Aviation Safety

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

- (5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or on behalf of the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- (6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- (7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- (8) Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 9

Customs Provisions, Duties and Taxes

- (1) Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.
- (2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
 - (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and

- (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.
- (3) The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- (4) The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.

Article 10

Use of Airports and Aviation Facilities

- (1) The charges imposed in the territory of one Contracting Party on a designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by any other aircraft of the same class engaged in similar international air services.
- (2) In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those 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 11

Transit

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, to no more than a simplified control. Baggage and cargo in transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 12

Sale of Services and Transfer of Funds

- (1) Upon filing with the aeronautical authorities of the first Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of this first Contracting Party the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall have the right to sell freely its air transport services in the territory of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such services in the local currency or in any freely convertible currency normally purchased by banks in that territory.
- (2) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the prevailing foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the prevailing foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
- (3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 13

Tariffs

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

(2) The tariffs established under paragraph (1) of this Article shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

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

(3) The designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format prescribed by such authorities.

Article 14

Capacity

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. Provision of 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 made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other services established by airlines of the states comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

Article 15

Timetables

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

Article 16

Intermodal Services

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

Article 17

Airline Representation

- (1) The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, and on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representative and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.
- (2) The representative and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.
- (3) Subject to the laws and regulations in force in the respective territory, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of the other

Contracting Party an office or offices for promotion of air transport and sale of the air services.

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

Exchange of Information

- (1) Each Contracting Party may require that designated airlines of the other Contracting Party provide to the aeronautical authority, as long in advance as practicable, all relevant information concerning the operation of the agreed services as may be required to satisfy the aeronautical authority that the requirements of this Agreement are being duly observed.
- (2) Each Contracting Party may require that designated airlines of the other Contracting Party provide to the aeronautical authority statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

Article 20

Consultations

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

Article 21

Amendments

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it shall request for consultations in accordance with Article 20 of this Agreement. Such consultations may take place by exchange of correspondence.
- (2) The amendment, if agreed between the Contracting Parties, shall come into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of diplomatic notes confirming that the formalities legally required for approval of this amendment have been complied with.

Article 22

Multilateral Conventions

In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform to the provisions of such convention or agreement.

Article 23

Settlement of Disputes

- (1) In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
- (2) If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.
- (3) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
- (4) Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.
- (5) If the periods specified in paragraph (4) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the

Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments

- (6) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 24

Registration

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

Article 25

Termination

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

Article 26

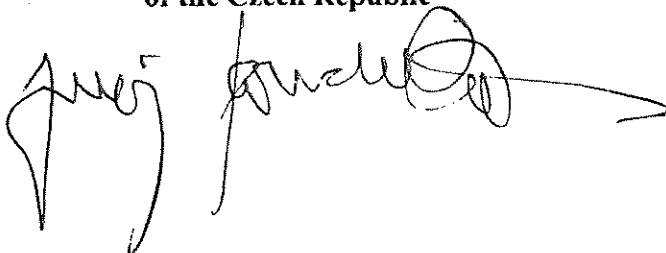
Entry into force

The Agreement shall be approved according to the legal requirements in each Contracting Party and shall come into force on the sixtieth (60) day after the date of reception of the second of the two notifications by which the Contracting Parties communicated officially through diplomatic channels to each other the completion of their respective internal procedures provided for at this end.

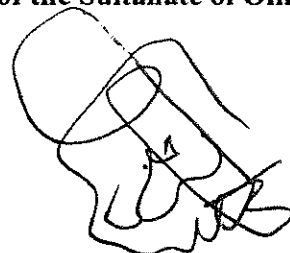
IN WITNESS THEREOF the undersigned being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Muscat this 25th day of March 2019, in two originals in the Czech, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**For the Government
of the Czech Republic**

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

**For the Government
of the Sultanate of Oman**

A handwritten signature in black ink, featuring a large circular loop at the top and several smaller loops and strokes below it.

Annex

Section I

Routes to be operated by the airlines designated by the Czech Republic:

Points in the Czech Republic	Intermediate Points	Points in the Sultanate of Oman	Beyond Points
Any points	Any points	Any points	Any points

Section II

Routes to be operated by the airlines designated by the Sultanate of Oman:

Points in the Sultanate of Oman	Intermediate Points	Points in the Czech Republic	Beyond Points
Any points	Any points	Any points	Any points

Notes:

1. The designated airlines of each Contracting Party may on any or all flights:
 - (a) operate flights in either or both direction;
 - (b) omit calling at any of the above mentioned points;
 - (c) combine different flight numbers within the one aircraft operation;
 - (d) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
 - (e) serve the intermediate points, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any order;
 - (f) serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through service;
 - (g) make stopover at any points whether within or outside the territory of the other Contracting Party;
 - (h) carry transit traffic through the territory of the other Contracting Party; and
 - (i) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

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

2. The designated airlines of each Contracting Party will have the right to operate to points in the territory of other Contracting Party separately or in combination on the same flight with co-terminal rights, provided no domestic traffic is carried except for stop for non-traffic purposes.
3. References in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Union Member States or the European Free Trade Association. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.