

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠٢٠/٢١

بالتصديق على اتفاقية النقل الجوي

بين حكومة سلطنة عمان وحكومة الجمهورية التشيكية

نحن هيثم بن طارق سلطان عمان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٩٦/١٠١ ،
وعلى اتفاقية النقل الجوي بين حكومة سلطنة عمان ، وحكومة الجمهورية التشيكية ،
الموقعة في مسقط بتاريخ ١٨ رجب ١٤٤٠ هـ ، الموافق ٢٥ مارس ٢٠١٩ م ،
وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة .

رسمنا بما هو آت

المادة الأولى

التصديق على الاتفاقية المشار إليها ، وفقا للصيغة المرفقة .

المادة الثانية

ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية ، ويعمل به من تاريخ صدوره .

صدر في : ١٤ من رجب سنة ١٤٤١ هـ

الموافق : ٩ من مارس سنة ٢٠٢٠ م

هيثم بن طارق

سلطان عمان

اتفاقية النقل الجوي

بين حكومة سلطنة عمان وحكومة الجمهورية التشيكية

إن حكومة سلطنة عمان، وحكومة الجمهورية التشيكية، المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين،

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م،

ورغبة منهما في إبرام اتفاقية بغرض تطوير الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما وراءهما، قد اتفقتا على ما يأتي :

المادة (١)

التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض السياق خلاف ذلك :

أ - يقصد بمصطلح " المعاهدة " معاهدة الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م، وتشمل أي ملحق معتمد بموجب المادة (٩٠) من تلك المعاهدة، وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (٩٠) (٩٤)، ما دامت هذه الملاحق والتعديلات قد تم اعتمادها من قبل كلا الطرفين المتعاقدين .

ب - يقصد بمصطلح " سلطات الطيران " في حالة سلطنة عمان الهيئة العامة للطيران المدني، وفي حالة الجمهورية التشيكية وزارة النقل، أو في كلتا الحالتين، أي سلطة أخرى لها القدرة القانونية على تنفيذ المهام الممارسة من قبل سلطات الطيران المذكورة .

ج - يقصد بمصطلح " شركة الطيران المعينة " كل شركة طيران قام بتعيينها أحد الطرفين المتعاقدين كتابة إلى الطرف الآخر، والتي تم ترخيصها وفقا للمادة (٣) من هذه الاتفاقية لتشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة بما يمثل مع الفقرة (١) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية .

- د - يقصد بالمصطلحات " الإقليم " و " الخدمة الجوية " و " الخدمة الجوية الدولية " و " شركة الطيران " و " التوقف لغير أغراض حركة المرور " المعنى المعين لكل منها في المادتين (٢) و (٩٦) من المعاهدة .
- هـ - يقصد بمصطلح " السعة " بالنسبة للخدمات المتفق عليها ، سعة المقاعد المتاحة للطائرة المستخدمة على هذه الخدمات ، مضروبة في عدد مرات تشغيل هذه الطائرة خلال فترة معينة على مسار معين أو قسم منه .
- و - يقصد بمصطلح " السعة " بالنسبة لأي طائرة ، السعة المحققة للإيراد ، والمتاحة لهذه الطائرة على مسار معين أو قسم منه .
- ز - يقصد بمصطلح " التعرف " الأسعار والرسوم التي ينبغي دفعها لنقل الركاب والأمتعة والحمولة (باستثناء المكافأة والشروط على نقل البريد) ، والشروط التي بموجبها تطبق هذه الأسعار والرسوم ، بما يشمل العمولة التي تدفع للنقل لخدمات الوكالة ، والرسوم والشروط لأي خدمات ملحقة لهذا النقل ، والتي تقدم من قبل شركات الطيران ، وتشمل أيضا أي مزايا جوهرية مقدمة بالاشتراك مع النقل .
- ح - يقصد بمصطلح " الاتفاقية " هذه الاتفاقية وملحقها ، وأي تعديلات للاتفاقية أو للملحق .
- ط - يقصد بمصطلح " الملحق " الملحق لهذه الاتفاقية أو كما هو معدل وفقا لأحكام المادة (٢١) من هذه الاتفاقية . يشكل الملحق جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية ، وكل الإشارات إلى الاتفاقية تشمل الملحق باستثناء ما يتفق عليه صراحة بخلاف ذلك .
- ي - يقصد بمصطلح " رسوم المستخدم " الرسوم المفروضة على شركات الطيران لتقديم مرافق أو خدمات المطار أو الملاحة الجوية أو أمن الطيران بما يشمل الخدمات والمرافق المرتبطة .
- ك - يقصد بمصطلح " معاهدات الاتحاد الأوروبي " معاهدة الاتحاد الأوروبي ، والمعاهدة حول تسيير الاتحاد الأوروبي .

المادة (٢)

حقوق حركة المرور

- ١ - يمنح كلا الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض تأسيس وتشغيل الخدمات الجوية الدولية المجدولة من قبل شركة أو شركات طيران معينة (وتسمى فيما بعد بـ "الخدمات المتفق عليها") على المسارات المحددة في القسم المناسب من الملحق (وتسمى فيما بعد بـ "المسارات المحددة").
- ٢ - رهنا بأحكام هذه الاتفاقية تتمتع شركة أو شركات طيران معينة لكل طرف متعاقد ، في أثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة بالحقوق الآتية :
 - أ - حق التحليق بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
 - ب - حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لغير أغراض حركة المرور .
 - ج - الحق في الصعود والنزول في إقليم طرف متعاقد آخر عند النقاط المحددة في الملحق ، للركاب والأمتعة والحمولة بما يشمل البريد منفصلة أو مجتمعة ، والمتجهة إلى أو الآتية من نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الأول محددة في الملحق .
 - د - والحق في الصعود والنزول في إقليم دول ثالثة عند النقاط المحددة في الملحق ، للركاب والأمتعة والحمولة بما يشمل البريد منفصلة أو مجتمعة ، والمتجهة إلى أو الآتية من نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر محددة في الملحق .
- ٣ - تتمتع أيضا شركات طيران كل من الطرفين المتعاقدين ، بخلاف تلك المعينة بموجب المادة (٣) من هذه الاتفاقية ، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرة ٢ (أ) و(ب) من هذه المادة .
- ٤ - ليس في الفقرة (٢) من هذه المادة ما يمكن اعتباره أنه يمنح شركات الطيران المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق في تحميل الركاب والأمتعة والحمولة بما يشمل البريد ، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، المحمولة مقابل أجر أو بالإيجار ، والمتجهة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (٣)

تعيين وترخيص تشغيل شركات الطيران

- ١ - يحق لكل طرف متعاقد أن يعين شركة أو شركات طيران لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها لذلك الطرف المتعاقد ، وأن يسحب تعيين أي شركة طيران أو أن يستبدل شركة طيران أخرى بالتى سبق تعيينها . يتم تنفيذ هذا التعيين من خلال إخطار كتابي بين سلطات الطيران في الدولتين المتعاقدتين .
- ٢ - تمنح دون تأخير سلطات الطيران ، والتي تسلمت الإخطار بالتعيين ، رهنا بأحكام الفقرة (٣) و (٤) من هذه المادة ، إلى شركات الطيران المعينة بالطرف المتعاقد الآخر تراخيص التشغيل الضرورية .
- ٣ - يجوز لسلطات الطيران في طرف متعاقد ، أن تطلب من شركة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنها مؤهلة بتحقيق الاشتراطات المحددة بموجب القوانين واللوائح المطبقة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل تلك السلطات بما يتفق مع أحكام المعاهدة .
- ٤ - يحق لسلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين أن ترفض قبول تعيين شركة طيران ، وأن ترفض منح ترخيص التشغيل المشار له في الفقرة (٢) من هذه المادة ، أو أن ترفض تلك الشروط التي قد تعتبرها ضرورية لممارسة الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية ، أينما لم يكن لدى الطرف المتعاقد دليل بأنه :
 - أ - في حالة تعيين شركة طيران من قبل سلطنة عمان :
 - ١ - أن شركة الطيران لديها رخصة تشغيل سارية المفعول ، وشهادة تشغيل جوي صادرة من قبل سلطنة عمان ، وأن الرقابة التنظيمية الفعالة لشركة الطيران يتم ممارستها والإبقاء عليها من قبل سلطنة عمان .
 - ٢ - أن مكان العمل الأساسي لشركة الطيران يقع في إقليم سلطنة عمان .
 - ٣ - وأن شركة الطيران مملوكة ، مباشرة أو من خلال الملكية الأغلبية ، وأنه يتحكم بها بشكل فعال من قبل سلطنة عمان و/ أو من قبل مواطنيها .

- ب - في حالة تعيين شركة طيران من قبل الجمهورية التشيكية :
- ١ - أن شركة الطيران مؤسسة في إقليم الجمهورية التشيكية بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي ، ولديها رخصة تشغيل سارية المفعول وفقا لقانون الاتحاد الأوروبي .
- ٢ - أن الرقابة التنظيمية الفعالة لشركة الطيران يتم ممارستها والإبقاء عليها من قبل الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة التشغيل الجوي ، وأن سلطات الطيران المعنية محددة بشكل واضح في التعيين .
- ٣ - وأن شركة الطيران مملوكة ، مباشرة أو من خلال الملكية الأغلبية ، وأنه يتحكم بها بشكل فعال من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ، أو اتحاد التجارة الحرة الأوروبي و/ أو من قبل مواطني تلك الدول .
- ٥ - عندما يتم تعيين وترخيص شركة طيران وفقا لهذه المادة ، يجوز لها تشغيل كل أو بعض من الخدمات المتفق عليها والمعينة لها ، شريطة أن تمثل شركة الطيران مع الأحكام المطبقة من هذه الاتفاقية .

المادة (٤)

إلغاء وتعليق تراخيص تشغيل شركات الطيران

- ١ - يحق لسلطات الطيران بكل طرف متعاقد أن تلغي ترخيص التشغيل أو أن تعلق ممارسة الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية لشركة الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر أو أن تفرض تلك الاشتراطات ، بشكل مؤقت أو دائم ، كما قد تعتبره ضروريا لممارسة تلك الحقوق ، بأنه :
- أ - في حالة تعيين شركة طيران من قبل سلطنة عمان :

- ١ - أن شركة الطيران ليس لديها رخصة تشغيل سارية المفعول ، أو ليس لديها شهادة تشغيل جوي صادرة من قبل سلطنة عمان ، أو أن الرقابة التنظيمية الفعالة لشركة الطيران لا يتم ممارستها ، أو لا يتم الإبقاء عليها من قبل سلطنة عمان .

- ٢ - أن مكان العمل الأساسي لشركة الطيران لا يقع في إقليم سلطنة عمان .
- ٣ - أو أن شركة الطيران غير مملوكة ، مباشرة أو من خلال الملكية الأغلبية ، أو أنه لا يتحكم بها بشكل فعال من قبل سلطنة عمان و/ أو من قبل مواطنيها .
- ب - في حالة تعيين شركة طيران من قبل الجمهورية التشيكية :
- ١ - أن شركة الطيران غير مؤسسة في إقليم الجمهورية التشيكية بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي ، أو ليس لديها رخصة تشغيل سارية المفعول وفقا لقانون الاتحاد الأوروبي .
- ٢ - أن الرقابة التنظيمية الفعالة لشركة الطيران لا يتم ممارستها ، أو لا يتم الإبقاء عليها من قبل الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة التشغيل الجوي ، أو أن سلطات الطيران المعنية غير محددة بشكل واضح في التعيين .
- ٣ - أو أن شركة الطيران غير مملوكة ، مباشرة أو من خلال الملكية الأغلبية ، أو أنه لا يتحكم بها بشكل فعال من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ، أو اتحاد التجارة الحرة الأوروبي و/ أو من قبل مواطني تلك الدول .
- ج - أخفقت شركة الطيران في إثبات قدرتها لسلطات الطيران بذلك الطرف المتعاقد المانحة لتلك الحقوق على تحقيق الاشتراطات بموجب القوانين واللوائح المطبقة من قبل هذه السلطات بما يتفق مع أحكام المعاهدة .
- د - أو أخفقت شركة الطيران بخلاف ذلك في تشغيل الخدمات المتفق عليها وفقا للاشتراطات المحددة في هذه الاتفاقية .
- ٢ - ما لم يكن من الضرورة اتخاذ إجراء فوري لتجنب المزيد من انتهاكات القوانين واللوائح المشار إليها أعلاه ، فإن الحقوق الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة تمارس فقط بعد التشاور مع سلطات الطيران بالطرف المتعاقد الآخر ، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك بين سلطات الطيران يجب أن تبدأ هذه المشاورات بين سلطات الطيران بكلا الطرفين خلال فترة (٦٠) ستين يوما من تاريخ تقديم الطلب من قبل أي سلطة طيران .
- ٣ - في حالة اتخاذ إجراء من قبل أي طرف متعاقد بموجب هذه المادة فلا يجوز الإخلال بحقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب المادة (٢٣) .

المادة (٥)

تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات

١ - في أثناء الدخول ، أو البقاء في ، أو الخروج من إقليم طرف متعاقد ، فإنه يجب أن تطبق القوانين واللوائح والإجراءات السارية في إقليمه فيما يتعلق بتشغيل وملاحة الطائرات من قبل شركات طيران الطرف المتعاقد الآخر .

٢ - تطبق القوانين واللوائح والإجراءات السارية في إقليم طرف متعاقد فيما يتعلق بالدخول إلى ، أو البقاء في ، أو العبور خلال ، أو المغادرة من إقليمه للركاب والطاقم والأمتعة والحمولة ، بما يشمل البريد ، كالقوانين واللوائح والإجراءات المتعلقة بتدابير الدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والعملة والحجر والصحة والبيطرة والنظافة ، على الركاب والطاقم والأمتعة والحمولة والبريد المحمول من قبل طائرة شركة الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر عند الدخول إلى أو المغادرة من أو في أثناء البقاء في إقليم الطرف المتعاقد المذكور .

٣ - في التطبيق للوائح الجمارك والهجرة والحجر واللوائح المشابهة ، لا يجوز أن يمنح أي طرف متعاقد لشركة الطيران الخاصة بها أو أي طيران آخر أفضلية على شركة طيران الطرف المتعاقد الآخر العاملة في خدمات جوية دولية مشابهة .

٤ - تمتثل شركات الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد بقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الآخر بما يخص إدخال الحيوانات والنباتات إلى أراضيها أو إخراجها منها في أثناء الدخول إلى ، أو البقاء في ، أو مغادرة طائراتها إقليم ذلك الطرف المتعاقد .

المادة (٦)

أمن الطيران

١ - بما يتفق مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهم لبعضهما بعضاً لحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير الشرعي يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .

٢ - يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمتثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الواقعة في طوكيو في ١٤ من سبتمبر ١٩٦٣ م ، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الواقعة في لاهاي في ١٦ من ديسمبر ١٩٧٠ م ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الواقعة في مونتريال في ٢٣ من سبتمبر ١٩٧١ م ، وبروتكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ من فبراير ١٩٨٨ م ، والمعاهدة بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الواقعة في مونتريال في ١ من مارس ١٩٩١ م ، وأي اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تحكم أمن الطيران وملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين .

٣ - يقدم الطرفان المتعاقدان بناء على الطلب جميع المساعدة الضرورية لبعضهما بعضا لمنع أفعال الاستيلاء غير الشرعي للطائرات المدنية والأفعال غير الشرعية الأخرى ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية وأي خطر آخر لأمن الطيران المدني .

٤ - يعمل الطرفان المتعاقدان ، في علاقاتهما المشتركة ، بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران المؤسسة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني المعينة كمرافق للمعاهدة بالقدر الذي تكون به أحكام الأمن هذه مطبقة للطرفين المتعاقدين ، ويتطلب أن يعمل مشغلو الطائرات الذين يكون مكان العمال الأساسي لهم أو إقامتهم الدائمة في إقليم الطرفين المتعاقدين ، أو في حالة الجمهورية التشيكية مشغلو الطائرات الذين تأسسوا في إقليمها بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي ، ولديهم تراخيص تشغيل سارية وفقا لقانون الاتحاد الأوروبي ومشغلو المطارات في إقليمهما ، بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران هذه .

٥ - يوافق كل طرف متعاقد أنه سوف يطلب من مشغلي طائراته أن يراعوا أحكام أمن الطيران بما يمتثل مع القوانين واللوائح السارية في ذلك البلد ، بما يشمل في حالة الجمهورية التشيكية قانون الاتحاد الأوروبي للدخول إلى أو المغادرة من أو في أثناء البقاء في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٦ - يضمن كل طرف متعاقد أن تطبق تدابير كافية بفعالية في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب والطاقم والعناصر المحمولة على متن الطائرة والأمتعة والحمولة ومؤون الطائرات قبل وفي أثناء الركوب أو التحميل .

- ٧ - يقدم كل طرف متعاقد مراعاة تعاطفية لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لتدابير أمنية معقولة للتصدي للتهديد محدد .
- ٨ - عند وقوع أي حادثة أو تهديد بوقوع حادثة استيلاء غير شرعي لطائرة مدنية أو أي فعل آخر غير شرعي ضد سلامة هذه الطائرات ، أوركابها وطاقمها ، أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية ، يساعد الطرفان المتعاقدان بعضهما بعضا من خلال تسهيل الاتصالات والتدابير الأخرى المناسبة المقصود بها الإنهاء السريع والآمن لهذه الحادثة أو التهديد بها .
- ٩ - عندما يكون لطرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد أن الطرف المتعاقد الآخر قد تخلف عن أحكام أمن الطيران في هذه المادة يجوز لسلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد أن تطلب التشاور فورا مع سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر . يعد الإخفاق للوصول لاتفاق مرض خلال (٣٠) ثلاثين يوما من تاريخ ذلك الطلب سببا لتطبيق المادة (٤) من هذه الاتفاقية . إذا تطلب ذلك حالة طوارئ جديّة ، يجوز لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء مؤقت قبل انتهاء هذه الفترة .

المادة (٧)

الاعتراف بالشهادات والرخص

- ١ - شهادات الجدارة الجوية ، وشهادات الكفاءة ، والرخص الصادرة أو المعترف بسرئانها ، وفقا لقواعد وإجراءات لطرف متعاقد ، بما يشمل ، في حال الجمهورية التشيكية ، قانون الاتحاد الأوروبي ، والتي لا تزال نافذة ، يعترف بسرئانها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها شريطة أن تعادل تلك الشهادات أو الرخص على الأقل أو تفوق المعايير الدنيا المؤسسة بموجب المعاهدة .
- ٢ - يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق ، على أي حال ، أن يرفض الاعتراف ، لغرض الرحلات فوق إقليمه ، شهادات الكفاءة والرخص الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (٨)

سلامة الطيران

- ١ - يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب المشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة في أي ناحية فيما يتعلق بالطاقم الجوي والطائرات وتشغيلها ، تلك المتبناة من قبل الطرف المتعاقد الآخر . وتعد هذه المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يوما من ذلك الطلب .

٢ - إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات ، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يستخدم أو يدير بفعالية معايير السلامة في تلك النواحي والتي تعادل على الأقل المعايير الدنيا المعدة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة ، ويخطر الطرف المتعاقد الأول الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات والخطوات المعتبرة ضرورية للامتثال بتلك المعايير الدنيا ، ويتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات التصحيحية المناسبة . وأي إخفاق من قبل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات المناسبة خلال (١٥) خمسة عشر يوما أو أي فترة أطول وفق ما يتم عليه الاتفاق ، يعد مبررا لتطبيق المادة (٤) من هذه الاتفاقية .

٣ - مع مراعاة الالتزامات المذكورة في المادة (٣٣) من المعاهدة ، من المتفق عليه أن أي طائرة مشغلة من قبل شركة أو شركات الطيران لطرف متعاقد ، أو بموجب عقد إيجار ، أو نيابة عنها ، لخدمات من / أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، يجوز وهي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أن تكون خاضعة للفحص من قبل ممثل مخول في ذلك الطرف المتعاقد الآخر على متن أو حول الطائرة للتحقق من كل من سريان وثائق الطائرة وتلك الخاصة بالطاقم والحالة الظاهرة للطائرة ومعداتنا (يشار إليه فيما بعد بـ "التفتيش الميداني") شريطة ألا يؤدي ذلك إلى تأخير غير مبرر .

٤ - إذا أثار أي تفتيش ميداني أو سلسلة من التفتيشات الميدانية الآتي :

أ - مخاوف جدية بأن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتفقان مع المعايير الدنيا المؤسسة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة ،

ب - أو مخاوف جدية بأن هنالك افتقارا للاستخدام وللإدارة الفعالة لمعايير السلامة المؤسسة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة .

يكون الطرف المتعاقد الذي يقوم بالتفتيش ، لأغراض المادة (٣٣) من المعاهدة ، حرا في الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها تم الإصدار أو الاعتراف بسريان الشهادة أو التراخيص بالنسبة لتلك الطائرة أو بالنسبة لطاقم تلك الطائرة ، أو بأن المتطلبات التي بموجبها يتم تشغيل الطائرة ، لا تعادل ، أو ليست أعلى من المعايير الدنيا المؤسسة وفقا للمعاهدة .

- ٥ - في حال أن رفض الوصول لغرض القيام بتفتيش ميداني لطائرة مشغلة من قبل شركة طيران لطرف متعاقد ، أو نيابة عنها وفقا للفقرة (٣) أعلاه من قبل ممثلي شركة أو شركات الطيران تلك ، فيكون الطرف المتعاقد الآخر حرا في أن يستدل على ظهور مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (٤) أعلاه ، وأن يستخلص الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة .
- ٦ - يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في التعليق أو التغيير لترخيص تشغيل شركة أو شركات الطيران للطرف المتعاقد الآخر فورا في حال استنتاج الطرف المتعاقد المشار إليه أولا سواء كان ذلك نتيجة التفتيش الميداني ، أو في سلسلة من التفتيشات الميدانية ، أو رفض الوصول لغرض التفتيش الميداني ، أو المشاورات ، أو غير ذلك ، أنه من الضرورة لسلامة تشغيل شركة الطيران القيام بإجراء فوري .
- ٧ - يجب إيقاف أي إجراء من قبل طرف متعاقد وفقا للفقرتين (٢ و ٦) أعلاه ، وذلك عند زوال الأسس التي أخذ بموجبها ذلك الإجراء .
- ٨ - عندما تعين الجمهورية التشيكية شركة طيران تكون الرقابة التنظيمية بشأنها ممارسة ويحافظ عليها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أخرى ، تطبق حقوق الطرف المتعاقد الآخر بالتساوي بالنسبة إلى تبني وممارسة واستخدام معايير السلامة من قبل الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي الأخرى ، وبالنسبة إلى ترخيص تشغيل شركة الطيران تلك .

المادة (٩)

الأحكام الجمركية والرسوم والضرائب

- ١ - يستثنى كل طرف متعاقد شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر من قيود التوريد والرسوم الجمركية والضرائب غير المباشرة ورسوم التفتيش والرسوم والأجر الوطنية والمحلية الأخرى على الطائرات والوقود والمشحومات والإمدادات التقنية الاستهلاكية ، وقطع الغيار بما يشمل المحركات ومعدات الطائرة الاعتيادية ومؤن الطائرات والطعام (بما يشمل الكحول والتبغ والمشروبات والمنتجات الأخرى الموجهة للبيع للركاب في كميات محدودة في أثناء الرحلة) والعناصر الأخرى بغرض الاستخدام فقط بما يتصل مع تشغيل أو صيانة الطائرات بشركة طيران معينة لذلك الطرف المتعاقد المشغل للخدمات المتفق عليها ، وكذلك أيضا مخزون التذاكر المطبوعة وبوليصة الشحن الجوي وأي مادة مطبوعة تحمل عليها شعار الشركة والمواد الإعلامية المعتادة الموزعة بالمجان من قبل شركة الطيران المعينة تلك .

٢ - تطبق الاستثناءات الممنوحة في هذه المادة للعناصر المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة :

أ - التي يتم إدخالها إلى إقليم طرف متعاقد من قبل أو نيابة عن شركة الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر .

ب - التي تبقى على متن طائرة شركة الطيران المعينة لطرف متعاقد عند وصولها وحتى مغادرتها إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

ج - والتي يتم أخذها على متن طائرة شركة الطيران المعينة لطرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، وبغرض الاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها ، سواء استخدمت أو استهلكت تلك العناصر كلياً أو جزئياً في إقليم الطرف المتعاقد المانح للإعفاء أم لا ، شريطة ألا يتم التصرف بتلك العناصر في إقليم الطرف المتعاقد المذكور .

٣ - يجوز إنزال المعدات الجوية المعتادة ، وكذلك المواد والإمدادات والمؤن المبقاة عادة على متن طائرة شركة الطيران المعينة لأي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فقط بموافقة سلطات الجمارك في ذلك الإقليم . في هذه الحالة ، يجوز أن توضع تحت إشراف سلطات الجمارك المذكورة إلى أن يتم إعادة تصديرها أو التصرف بها بغير ذلك وفقاً للوائح الجمركية .

٤ - الاستثناءات الواردة في هذه المادة تطبق أيضاً بالنسبة إلى الإمدادات التقنية الاستهلاكية وقطع الغيار بما يشمل المحركات والمعدات الجوية المعتادة في الحالات التي تكون فيها شركات الطيران المعينة لأي طرف متعاقد قد دخلت في ترتيبات مع شركة طيران أخرى للإعارة أو التحويل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر شريطة أن تتمتع كذلك شركات الطيران الأخرى بمثل هذه الاستثناءات من قبل الطرف المتعاقد الآخر . يجب أن يعلن عن هذه الإعارات أو التحويلات من قبل شركة الطيران إلى سلطات الجمارك المعنية .

المادة (١٠)

استخدام المطارات ومرافق الطيران

١ - الرسوم المفروضة في إقليم طرف متعاقد على شركة طيران معينة لطرف متعاقد آخر لاستخدام المطارات والملاحة الجوية والمرافق الأخرى يجب ألا تعلق عن تلك التي سوف يتم دفعها من قبل أي طائرة من ذات الدرجة التي تعمل في خدمات جوية دولية مشابهة .

٢ - في استخدام المطارات والطرق الجوية وخدمات المرور الجوي والمرافق المتصلة تحت سيطرتها ، لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يعطي أي ميزة لشركات طيرانه أو أي شركات طيران أخرى تفوق شركة طيران الطرف المتعاقد الآخر التي تعمل في خدمات جوية دولية مشابهة .

٣ - يشجع كل طرف متعاقد المشاورات بشأن رسوم المستخدمين بين السلطات المختصة بالرسوم وشركات الطيران المستخدمة للخدمات والمرافق والخدمات المقدمة من قبل هذه السلطات الفارضة للرسوم ، عندما يكون ذلك عمليا من خلال المنظمات الممثلة لشركات الطيران هذه . يجب إعطاء إخطار معقول حول أي مقترح لتغيير هذه الرسوم لشركات الطيران تلك ، لتمكينهم من إبداء مرئياتهم قبل عمل هذه التغييرات . يشجع كذلك كل طرف متعاقد سلطاتها المعنية الفارضة للرسوم وشركات الطيران تلك لتبادل المعلومات المناسبة حول تلك التغييرات .

المادة (١١)

التحويل

لا يخضع الركاب في التحويل المباشر عبر إقليم أي طرف متعاقد والذين لا يغادرون منطقة المطار المخصصة لذلك الغرض باستثناء ما يخص الأحكام الأمنية المشار إليها في المادة (٦) من هذه الاتفاقية ومنع الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية لأكثر من رقابة مبسطة . تستثنى الأمتعة والحمولة في التحويل من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى .

المادة (١٢)

بيع الخدمات وتحويل المبالغ

١ - عند التسجيل مع سلطات الطيران للطرف المتعاقد المشار إليه أولا ، ومع مراعاة التسجيل التجاري المناسب وفقا للقوانين واللوائح المعنية السارية في إقليم هذا الطرف المتعاقد المشار إليه أولا ، يحق لشركة أو شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر بيع خدماتها الجوية للنقل بحرية في إقليم الطرف المتعاقد المشار إليه أولا سواء كان ذلك مباشرة ، أو بناء على رغبتها من خلال وكلائها ، ولأي فرد حرية شراء هذه الخدمات بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل بحرية من المعتاد شراؤها من قبل المصارف في ذلك الإقليم .

٢ - يحق لشركات الطيران المعينة للطرفين المتعاقدين التحويل والإرسال إلى إقليمها الوطني زيادات الفواتير على التكاليف المحلية المحصلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعملة قابلة للتحويل بحرية . ينفذ التحويل والإرسال دون قيود بسعر سوق الصرف الأجنبي السائد المطبق بهذه المعاملات في اليوم الذي يتم به التحويل . في حالة عدم تأسيس نظام سعر سوق الصرف الأجنبي السائد ، ينفذ التحويل والإرسال دون قيود على أساس سعر الصرف الرسمي المطبق في اليوم الذي يتم به التحويل . ينفذ التحويل الفعلي دون تأخير ، ولا يخضع لأي رسوم سوى رسوم الخدمة المعتادة المأخوذة من قبل البنوك مثل هذه المعاملات .

٣ - في حال أن المدفوعات بين الطرفين المتعاقدين تحكمها اتفاقية خاصة ، فإن تلك الاتفاقية تطبق .

المادة (١٣)

التعرفات

١ - تؤسس التعرفات للخدمات المتفق عليها من قبل شركات الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين على مستويات معقولة ، وذلك مع الأخذ في الاعتبار جميع العوامل ذات العلاقة بما يشمل مصلحة المستخدمين وتكلفة التشغيل وخصائص الخدمة والربح المعقول والاعتبارات التجارية الأخرى في السوق .

٢ - لا يتطلب تسجيل التعرفات ، المؤسسة بموجب الفقرة (١) من هذه المادة من قبل شركات الطيران المعينة لطرف متعاقد ، مع سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر . ومع مراعاة ما سبق ، يحق لكل طرف متعاقد التدخل لـ :

أ - منع التعرفات أو الممارسات التمييزية بشكل غير معقول .

ب - حماية المستهلكين من التعرفات المرتفعة أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب استغلال وضع مهيمن .

ج - حماية شركات الطيران من التعرفات المنخفضة بشكل مصطنع بسبب دعم أو مساعدة مباشرة أو غير مباشرة أو أيما وجد دليل بنية إزالة المنافسة .

٣ - تقدم شركات الطيران المعينة بطرف متعاقد لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر المعلومات المتعلقة بتأسيس التعرفات بالطريقة والصيغة المحددة من قبل هذه السلطات .

المادة (١٤)

السعة

- ١ - يجب أن تكون هناك فرصة عادلة ومتساوية لشركات الطيران المعينة لكلا الطرفين لتشغيل الخدمات التي اتفق عليها على أي مسار محدد في مرفق هذه الاتفاقية .
- ٢ - في تشغيل الخدمات المتفق عليها ، تأخذ بعين الاعتبار شركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد مصالح شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر ، بحيث لا تتأثر الخدمات التي تقدمها الشركات المذكورة آخرا على كل أو جزء من المسار نفسه على نحو غير ملائم .
- ٣ - يجب أن تكون للخدمات المتفق عليها المقدمة من قبل شركات الطيران المعينة للطرفين المتعاقدين علاقة وثيقة لمتطلبات العموم للنقل على المسارات المحددة ، ويجب أن يكون هدفها الأساسي توفير بعامل حمولة معقول سعة كافية لاستيفاء المتطلبات الحالية والتي يعقل توقعها لحمل الركاب والحمولة بما يشمل البريد الآتي من أو الموجه إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران . يجب توفير حمل الركاب والحمولة بما يشمل البريد ، الذين يتم حملهم وإنزالهم عند نقاط على المسارات المحددة في أقاليم دول ، بخلاف تلك التي عينت شركات الطيران وفقا للمبادئ العامة بأن السعة يجب أن تكون مرتبطة بالآتي :
 - أ - متطلبات المرور من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين شركة الطيران .
 - ب - متطلبات المرور في المنطقة التي تعبر خلالها الخدمات المتفق عليها ، وذلك بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى المؤسسة من قبل شركات الطيران في الدول التي تشكل المنطقة .
 - ج - ومتطلبات عمليات شركات الطيران العابرة .

المادة (١٥)

الجداول الزمنية

- ١ - تسجل شركة الطيران المعينة من قبل طرف متعاقد مع السلطات الجوية للطرف المتعاقد الآخر للموافقة مقدما (٣٠) ثلاثين يوما على الأقل الجدول الزمني لخدماتها المقصودة ، محددة العدد ونوع الطائيرة والتوقيت والترتيب وعدد المقاعد التي سوف يتم توفيرها للعموم ومدة سريان الجدول الزمني . تطبق الإجراءات ذاتها على أي تعديل للجدول الزمني .

٢ - في حال ما إذا رغبت شركة طيران معينة في تشغيل رحلات إضافية بجانب تلك المغطاة في الجداول الزمنية ، فعليها أن تطلب الإذن من السلطات الجوية للطرف المتعاقد الآخر . ويجب أن يقدم هذا الطلب عادة قبل (٢) يومي عمل على الأقل من تشغيل هذه الرحلات .

المادة (١٦)

خدمات متعددة الوسائط

يحق لشركات الطيران المعنية لكل طرف متعاقد أن توظف ، بما يتصل مع النقل الجوي للركاب والحمولة ، أي نقل أرضي إلى أو من إقليمي الطرفين المتعاقدين أو دول ثالثة . يجوز لشركات الطيران أن تختار تنفيذ بعض نقلها الأرضي أو أن تقدمه من خلال ترتيبات ، بما يشمل تقاسم الرموز ، مع ناقلين أرضيين آخرين ، مع مراعاة القوانين واللوائح السارية في إقليم الطرف المتعاقد المعني . يجوز تقديم الخدمات متعددة الوسائط كخدمات عابرة وبسعر واحد للخدمات الجوية والأرضية مشتركة ، شريطة أن يتم إبلاغ الركاب والشاحنين بالوقائع المعنية بهذا النقل .

المادة (١٧)

تمثيل شركات الطيران

١ - يحق لشركة الطيران المعنية لطرف متعاقد وفقا للقوانين واللوائح السارية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والعمل ، وعلى أساس المعاملة بالمثل ، أن تحضر ، وأن تبقى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ممثلا والموظفين التجاريين والفينيين وغيرهم من المختصين المتطلبين بشكل معقول لتشغيل الخدمات المتفق عليها .

٢ - يخضع الممثل والموظفون لتلك القوانين واللوائح السارية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٣ - مع مراعاة القوانين واللوائح السارية في الإقليم المعني يحق لشركات الطيران المعنية لكلا الطرفين تأسيس مكتب أو مكاتب لبيع وترويج الخدمات الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (١٨)

المناولة الأرضية

مع مراعاة القوانين واللوائح السارية في الإقليم المعني للطرف المتعاقد ، بما يشمل ، في حال الجمهورية التشيكية ، قانون الاتحاد الأوروبي ، يكون لكل شركة طيران معينة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر الحق في تنفيذ المناولة الأرضية الخاصة بها (المناولة الذاتية) أو ، حسب اختيارها ، الحق في الاختيار بين المزودين المتنافسين الذين يقدمون خدمات المناولة الأرضية بالكامل أو بالتجزئة . حينما تقيد هذه القوانين واللوائح أو تمنع المناولة الذاتية ، وحينما لا تكون هناك منافسة فعالة بين المزودين الذين يقدمون خدمات المناولة الأرضية ، تعامل كل شركة طيران معينة على أساس غير تمييزي بالنسبة إلى استخدامهم للمناولة الذاتية وخدمات المناولة الأرضية المقدمة من قبل مزود أو مزودين .

المادة (١٩)

تبادل المعلومات

١ - يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب من شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر أن تقدم لسلطة الطيران ، مقدما بقدر ما هو عملي ، كل المعلومات ذات الصلة بشأن تشغيل الخدمات المتفق عليها ، كما قد يكون مطلوباً لاستيفاء سلطات الطيران أن يتم مراعاتها متطلبات الاتفاقية كما ينبغي .

٢ - يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب من شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر أن تقدم لسلطة الطيران إحصائيات مرتبطة بحركة المرور المحمولة على الخدمات المتفق عليها مبينة فيها نقاط الصعود والنزول .

المادة (٢٠)

المشاورات

١ - تتواصل سلطات طيران الطرفين المتعاقدين ، وذلك من خلال التناقش والتراسل ، وذلك لضمان التعاون الوثيق في كل الأمور التي تؤثر على تطبيق هذه الاتفاقية .

٢ - يجوز لأي طرف متعاقد في أي وقت طلب مشاورات حول أي مشكلة ترتبط بهذه الاتفاقية . وتبدأ هذه المشاورات خلال مدة (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تسليم الطلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، ما لم يتم الاتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك .

المادة (٢١)

التعديلات

١ - إذا اعتبر أحد الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي حكم في هذه الاتفاقية ، فعليه أن يطلب المشاورات وفقا للمادة (٢٠) من هذه الاتفاقية . ويجوز أن تتم هذه المشاورات من خلال تبادل المراسلات .

٢ - يدخل التعديل ، إذا تم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين ، حيز التنفيذ في اليوم (٦٠) الستين لتسليم الخطاب الدبلوماسي الأخير ، والمؤكد من أن الإجراءات القانونية المطلوبة للموافقة على التعديل قد تم الامتثال لها .

المادة (٢٢)

المعاهدات المتعددة الأطراف

في حال إبرام معاهدة أو اتفاقية متعددة الأطراف معنية بالنقل الجوي ، والتي يلتزم بها كلا الطرفين المتعاقدين ، فيجب أن تعدل هذه الاتفاقية لتتوافق مع أحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية .

المادة (٢٣)

تسوية النزاعات

١ - في حال نشوء نزاع من تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، على سلطات الطيران في الطرفين المتعاقدين أن تسعى أولا إلى تسويته من خلال المفاوضات .

٢ - إذا أخفقت سلطات الطيران في التوصل إلى اتفاق ، فإن النزاع يسوى بالمفاوضات بين الطرفين المتعاقدين .

٣ - إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية للنزاع من خلال المفاوضات ، فيجوز لهما إحالته إلى شخص أو لجهة وفق ما يتم عليه الاتفاق ، وذلك لأخذ رأي استشاري أو قرار ملزم كما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين ، أو ، بناء على طلب أي طرف متعاقد يتم إحالته لاتخاذ قرار من قبل لجنة تحكيم مشكلة من (٣) ثلاثة محكمين .

٤ - تشكل لجنة التحكيم هذه كالاتي : يعين كل طرف متعاقد عضوا واحدا ، ويتفق هذان العضوان على مواطن من دولة الثالثة ، ويعينانه رئيسا لهما . ويتم تعيين هذين العضوين خلال (٦٠) ستين يوما ، ويتم تعيين الرئيس خلال (٩٠) تسعين يوما من التاريخ الذي أخطر به أحد الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر بنيته في تقديم هذا النزاع إلى لجنة تحكيم .

٥ - إذا لم تتم مراعاة الفترات المحددة في الفقرة (٤) أعلاه ، يجوز لأي طرف متعاقد ، في غياب أي اتفاق آخر ذي علاقة ، دعوة رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني لعمل التعيينات اللازمة . إذا كان الرئيس مواطنا لأحد الطرفين المتعاقدين أو منع من تنفيذ هذه المهمة ، وبخلاف ذلك يقوم نائب الرئيس القائم بأعماله بعمل التعيينات اللازمة .

٦ - تتوصل لجنة التحكيم إلى قرارها بأغلبية الأصوات . وتكون هذه القرارات ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين . يتحمل كل طرف متعاقد تكاليف عضوه بالإضافة إلى تمثيله في إجراءات التحكيم ، ويتحمل الطرفان بالتساوي تكاليف الرئيس وأي تكاليف أخرى . وتحدد لجنة التحكيم الإجراءات الخاصة بها بشأن جميع النواحي الأخرى .

المادة (٢٤)

التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة لها مع المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة (٢٥)

الإنهاء

يجوز لأي طرف متعاقد في أي وقت تقديم إخطار كتابي عبر القنوات الدبلوماسية للطرف المتعاقد الآخر بشأن قراره لإنهاء هذه الاتفاقية . يتم إرسال هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني . وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية بعد (١٢) اثني عشر شهرا بعد تاريخ تسليم الإخطار من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، ما لم يسحب إخطار الإنهاء بموافقة الطرف المتعاقد الآخر قبل انتهاء هذه الفترة . في غياب إقرار التسليم من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، ويعتبر الإخطار مسلما بعد (١٤) أربعة عشر يوما بعد تسليم الإخطار إلى المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة (٢٦)

دخول حيز التنفيذ

تتم الموافقة على هذه الاتفاقية وفقا للمتطلبات القانونية لدى كل طرف متعاقد ،
وتدخل حيز التنفيذ في اليوم (٦٠) الستين بعد تاريخ تسلم ثاني الإخطارين ، الذي أفاد
الطرفان المتعاقدان رسميا عبر القنوات الدبلوماسية بعضهما بعضا بشأن استكمالهما
الإجراءات الداخلية المعنية بهذا الغرض .

وإثباتا لما تقدم فإن الموقعين المفاوضين أدناه ، قد وقعا هذه الاتفاقية .
وقعت في مسقط في يوم ٢٥ من شهر مارس ٢٠١٩ م ، من نسختين أصليتين باللغات
العربية والتشيكية والإنجليزية ، لكل منها ذات الحجية القانونية . وفي حال الاختلاف
يعد بالنسخة الإنجليزية .

عن حكومة
الجمهورية التشيكية

عن حكومة
سلطنة عمان

ملحق

القسم (١)

المسارات المشغلة من قبل شركات الطيران المعينة من قبل سلطنة عمان :

النقاط في سلطنة عمان	النقاط الوسطية	النقاط في الجمهورية التشيكية	النقاط المما وراء
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

القسم (٢)

المسارات المشغلة من قبل شركات الطيران المعينة من قبل الجمهورية التشيكية :

النقاط في الجمهورية التشيكية	النقاط الوسطية	النقاط في سلطنة عمان	النقاط المما وراء
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

ملاحظات :

- ١ - يجوز لشركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد أن تقوم على أي / أو كل رحلاتها :
 - أ - بتشغيل الرحلات في أي ، أو كلا الاتجاهين .
 - ب - تخطي أي من النقاط المذكورة أعلاه .
 - ج - دمج أرقام الرحلات المختلفة في التشغيل الواحد للطائرة .
 - د - تحويل حركة المرور من أي من طائراتها لأي طائرة أخرى لديها في أي نقطة .
 - هـ - خدمة النقاط الوسطية والنقاط المما وراء ، ونقاط في إقليمي الطرفين المتعاقدين بأي ترتيب .
 - و - خدمة النقاط خلف أي نقطة أو نقاط في إقليمه مع / أو بدون تغيير الطائرة ، ورقم الرحلة ، وأن تتم إقامة والإعلان عن هذه الخدمات للعموم كخدمة عابرة .
 - ز - التوقف عند أي نقطة سواء كانت داخل أو خارج الطرف المتعاقد الآخر .

- ح - حمل حركة المرور العابرة خلال إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- ط - دمج حركة المرور على الطائرة نفسها بغض النظر عن مصدر حركة المرور ، من دون قيود توجيهية أو جغرافية ، ومن دون فقد أي حق لحمل حركة المرور ، بخلاف ذلك جائز بموجب هذه الاتفاقية ، شريطة أن تخدم هذه الخدمة نقطة في إقليم الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران .
- ٢ - يكون لشركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد الحق في التشغيل إلى نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشكل منفصل أو في مجموعة على الرحلة ذاتها مع حقوق المحطة المشتركة ، شريطة ألا يتم حمل حركة مرور محلية فيما عدا أغراض التوقف غير حركة المرور .
- ٣ - تفهم الإشارات إلى مواطني الجمهورية التشيكية في هذه الاتفاقية على أنها تشير إلى مواطني الدول الأعضاء للاتحاد الأوروبي ، أو رابطة التجارة الحرة الأوروبية . وتفهم الإشارات إلى شركات طيران الجمهورية التشيكية في هذه الاتفاقية على أنها تشير إلى شركات طيران معينة من قبل الجمهورية التشيكية .

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

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Czech Republic, 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 Sultanate of Oman the Public Authority for Civil Aviation and, in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport, 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 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;
 - (b) in the case of an airline designated by the Czech Republic
 - (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating 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.
- (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 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;
 - (b) in the case of an airline designated by the Czech Republic
 - (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating 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.
 - (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.

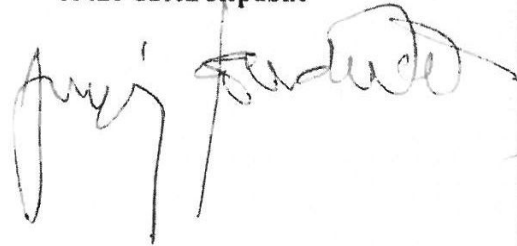
IN WITNESS THEREOF the undersigned being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Muscat this (25) day of March 2019, in two originals in the Arabic, Czech 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 Sultanate of Oman**



**For the Government
of the Czech Republic**



Annex

Section I

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

Section II

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

Notes:

- I. 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.