

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 إقليمها ، 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 لمثل 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 ومنتساوية 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 والفضيين 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 كآلاتي : يعين كل طرف متعاقد عضوا واحدا ، ويتفق هذان العضوان على مواطن من دولة ثالثة ، 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 ،
أورقم 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 .