



SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV

ČESKÁ REPUBLIKA

Částka 24

Rozeslána dne 24. května 2013

Cena Kč 175,-

O B S A H:

39. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Republiky Uzbekistán o leteckých službách
 40. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Státu Katar o letecké dopravě
-

39**SDĚLENÍ****Ministerstva zahraničních věcí**

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 8. listopadu 2011 byla v Taškentu podepsána Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Republiky Uzbekistán o leteckých službách.

S Dohodou vyslovil souhlas Parlament České republiky a prezident republiky ji ratifikoval.

Dohoda vstupuje v platnost na základě svého článku 24 odst. 1 dne 2. června 2013.

České znění Dohody a anglické znění, jež je pro její výklad rozhodné, se vyhlášují současně.

DOHODA

MEZI

VLÁDOU ČESKÉ REPUBLIKY

A

VLÁDOU REPUBLIKY UZBEKISTÁN

O LETECKÝCH SLUŽBÁCH

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

Článek 1

(Definice)

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz „Úmluva“ znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví otevřenou k podpisu
v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90
této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud
byly tyto přílohy a změny přijaty státy obou smluvních stran;

- (b) výraz „letecké úřady“ znamená v případě České republiky Ministerstvo dopravy a v případě Republiky Uzbekistán Státní inspekci Republiky Uzbekistán pro dohled nad letovou bezpečností nebo, v obou případech, kteroukoli jinou osobu nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady;
- (c) výraz „určený letecký podnik“ znamená každý letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně a který je podle článku 3 této dohody oprávněn provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (1) této dohody;
- (d) výrazy „území“, „letecká dopravní služba“, „mezinárodní letecká dopravní služba“, „letecký podnik“ a „přistání pro potřeby nikoli obchodní“ mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článcích 2 a 96 Úmluvy;
- (e) výraz „kapacita“ ve vztahu k dohodnutým službám znamená nabízenou sedadlovou kapacitu letadla používaného při těchto službách, násobenou počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky;
- (f) výraz „Příloha“ znamená Přílohu k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 21 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu;
- (g) výraz „zastoupení“ znamená zastoupení leteckého podniku otevřené určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany za účelem zajištění leteckých dopravních služeb a dalších souvisejících činností v souladu s touto dohodou;
- (h) výraz „EU smlouvy“ znamená Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o fungování Evropské unie.

Článek 2

(Přepravní práva)

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

(c) právo nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející z míst na území státu první smluvní strany.

- (3) Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určeny podle článku 3 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci (2) (a) a (b) tohoto článku.
- (4) V odstavci (2) tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určeným leteckým podnikům jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek za úplatu nebo nájemné s určením pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.

Článek 3

(Určení a provozní oprávnění)

- (1) Každá smluvní strana má právo určit dva letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb pro svoji potřebu a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem. Toto určení se provádí písemným oznámením mezi leteckými úřady obou smluvních stran.
- (2) Letecký úřad, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodlení podle ustanovení odstavce (3) a (4) tohoto článku určenému leteckému podniku druhé smluvní strany potřebná provozní oprávnění.
- (3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené právní předpisy, které tento úřad uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
- (4) Letecký úřad každé smluvní strany má právo odmítnout přijmout určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění uvedené v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli smluvní strana nemá důkaz, že:
- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
- (i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle EU smluv a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie; a
- (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad; a

- (iii) je tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a skutečně kontrolován členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu a/nebo státními příslušníky těchto států;
- (b) v případě leteckého podniku určeného Republikou Uzbekistán
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území Republiky Uzbekistán a má platné osvědčení leteckého dopravce vydané leteckým úřadem Republiky Uzbekistán; a
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Republikou Uzbekistán.
- (5) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může v plném nebo částečném rozsahu provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že tarify a letové řády stanovené podle ustanovení článků 12 a 15 této dohody jsou pro tyto služby v platnosti.

Článek 4

(Odvolání a pozastavení práv)

- (1) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určenému leteckému podniku druhé smluvní strany nebo uložit pro využívání těchto práv dočasně nebo trvale podmínky, které považuje za nezbytné, jestliže:
 - (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle EU smluv nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie; nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad; nebo
 - (iii) není tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a skutečně kontrolován členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu a/nebo státními příslušníky těchto států;
 - (iv) je tento letecký podnik již oprávněn k provozu podle dvoustranné dohody o leteckých službách mezi Republikou Uzbekistán a jiným členským státem Evropské unie a Republika Uzbekistán prokáže, že vykonáváním přepravních práv podle této dohody na lince, která zahrnuje místo v tomto jiném členském státě Evropské unie, by se obcházela omezení přepravních práv uvalená takovou jinou dohodou; nebo

- (v) je tento letecký podnik držitelem osvědčení leteckého dopravce vydaného členským státem Evropské unie a mezi Republikou Uzbekistán a uvedeným členským státem Evropské unie není uzavřena žádná dvoustranná dohoda o leteckých službách a přepravní práva do tohoto členského státu Evropské unie byla odepřena leteckému podniku určenému Republikou Uzbekistán;
- (b) v případě leteckého podniku určeného Republikou Uzbekistán
- (i) není tento letecký podnik usazen na území Republiky Uzbekistán nebo nemá platné osvědčení leteckého dopravce vydané leteckým úřadem Republiky Uzbekistán; nebo
- (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Republikou Uzbekistán;
- (c) letecký podnik neprokáže leteckému úřadu smluvní strany, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s Úmluvou tento úřad uplatňuje; nebo
- (d) letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.
- (2) Pokud není nutné provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, uplatní se práva uvedená v odstavci (1) tohoto článku pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud není leteckými úřady dohodnuto jinak, jsou tyto konzultace mezi leteckými úřady obou smluvních stran zahájeny do šedesáti (60) dnů od data požadavku učiněného kterýmkoli leteckým úřadem.

Článek 5

(Uplatňování zákonů, předpisů a postupů)

- (1) Právní předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany, týkající se vstupu na a výstupu z území jejího státu a letadel provozovaných v rámci mezinárodní letecké dopravy nebo letů takových letadel přes toto území, se vztahují na určený letecký podnik druhé smluvní strany.
- (2) Právní předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, karanténních, zdravotních a veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území státu první smluvní strany.

- (3) Při uplatňování celních, přistěhovaleckých, karanténních a podobných předpisů nedává žádná smluvní strana přednost svým vlastním nebo kterýmkoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

Článek 6

(Ochrana letectví)

- (1) Smluvní strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy tvoří nedílnou součást této dohody.
- (2) Smluvní strany jednájí zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu letectví, která je závazná pro státy obou smluvních stran.
- (3) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiných nezákonných činů proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (4) Smluvní strany jednájí ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči státům smluvních stran; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel zapsaní v jejich rejstřících nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na územích států smluvních stran, nebo v případě České republiky provozovatelé letadel zřízení na jejím území podle EU smluv a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie, a provozovatelé letišť na územích jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.
- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území státu druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu s právními předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie v případě České republiky.

- (6) Každá smluvní strana zajistí, že se na území jejího státu účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání.
- (7) Každá smluvní strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
- (8) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, si smluvní strany vzájemně pomohou usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
- (9) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do třiceti (30) dnů od data takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím této lhůty.

Článek 7

(Bezpečnost letectví)

- (1) Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy státu jedné smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, stanovené podle Úmluvy.
- (2) Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad územím svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou nebo jiným státem.
- (3) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v jakékoli oblasti vztahující se na posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne požádání.
- (4) Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudržuje a nevykonává bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření.

Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů, nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.

(5) Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem nebo leteckými podniky jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na území nebo z území státu druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobena inspekci oprávněnými zástupci státu druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „inspekce na stojánce“), za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.

(6) Jestliže jakákoli inspekce na stojánce nebo série inspekcí na stojánce povede:

(a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou, nebo

(b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a vykonávány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,

má smluvní strana provádějící inspekci pro účely článku 33 Úmluvy právo svobodně prohlásit, že požadavky, na jejichž základě byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky, za kterých má být letadlo provozováno, nejsou stejné nebo vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.

(7) V případě, že je přístup k provedení inspekce letadla na stojánce, provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (5) tohoto článku, odepřen zástupcem tohoto leteckého podniku nebo leteckých podniků, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (6) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.

(8) Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě inspekce na stojánce, série inspekcí na stojánce, odepření přístupu k inspekci na stojánce, konzultací nebo jiných zjištění, že pro bezpečný provoz leteckého podniku jsou nezbytná okamžitá opatření.

(9) Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců (4) nebo (8) tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

Článek 8

(Celní ustanovení)

- (1) Letadla, provozovaná na dohodnutých službách určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany, jakož i jejich obvyklé palubní vybavení, zásoby pohonných hmot a mazadel, spotřebitelný technický materiál a zásoby letadel, včetně potravin a nápojů nacházejících se na palubě takových letadel, jsou osvobozeny od cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků po příletu na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že toto vybavení a zásoby zůstanou na palubě letadla do doby, než budou znovu vyvezeny.
- (2) Následující položky jsou také osvobozeny od cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků vyjma poplatků za poskytnuté služby:
 - (a) zásoby letadla vzaté na palubu letadla na území státu jedné smluvní strany a určené k použití na palubě letadla při provozování dohodnutých služeb určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany;
 - (b) náhradní díly včetně motorů dovezené na území státu jedné smluvní strany pro údržbu a opravy letadel při provozování dohodnutých služeb určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany;
 - (c) pohonné hmoty a mazadla vzaté na palubu letadla na území státu jedné smluvní strany a určené k použití letadlem při provozování dohodnutých služeb určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany.
- (3) Položky uvedené v odstavcích (1) a (2) tohoto článku mohou na požádání celního úřadu podléhat celní kontrole.
- (4) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál, dodávky a zásoby uložené na palubě letadla provozovaného určeným leteckým podnikem kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu této druhé smluvní strany. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.
- (5) Osvobození poskytnutá tímto článkem, pokud jde o spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů a obvyklé palubní vybavení, se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany uzavře ujednání s jinými leteckými podniky o výpůjčce nebo přenechání na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že takové jiné letecké podniky požívají stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové výpůjčky a přenechání oznámí letecký podnik příslušným celním úřadům.
- (6) Pohonné hmoty, mazadla, náhradní díly, obvyklé palubní vybavení, zásoby letadla včetně nápojů a tabáku, reklamní materiál, motorové dopravní prostředky, elektronické vybavení

pro rezervaci a komunikaci a jeho náhradní díly, nábytek a vybavení pro činnost zastoupení, přepravní doklady a tištěné tiskopisy dovezené nebo dovážené určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany za účelem uspokojení jeho provozních potřeb jsou osvobozeny od cla a dalších dávek a poplatků při jejich dovozu, vývozu či pobytu na území státu této druhé smluvní strany.

- (7) Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na svém území pro použití v letadle určeného leteckého podniku Republiky Uzbekistán, které je provozováno mezi místem na území České republiky a jiným místem na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie.
- (8) Nic v této dohodě nebrání Republice Uzbekistán, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na svém území pro použití v letadle určeného leteckého podniku České republiky, které je provozováno mezi místem na území Republiky Uzbekistán a jiným místem na území Republiky Uzbekistán.

Článek 9

(Užívání letišť a leteckých zařízení)

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

Článek 10

(Přímý tranzit)

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

Článek 11

(Prodej služeb a převod finančních prostředků)

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

Článek 12

(Tarify)

- (1) Výraz "tarif" uvedený dále znamená ceny nebo poplatky, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek) a podmínky, za kterých se tyto ceny nebo poplatky používají, včetně provizí placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou.

- (2) Tarify používané určeným leteckým podnikem smluvní strany pro dopravní služby zahrnuté v této dohodě se stanovují v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům jako jsou zájmy uživatelů, náklady na provoz, povaha dopravních služeb (jako je rychlost a cestovní pohodlí), sazby zprostředkovatelských odměn, přiměřený zisk, tarify jiných leteckých podniků a jiné obchodní úvahy na daném trhu.
- (3) Letecké úřady obou smluvních stran považují za nepřijatelné tarify, které jsou nepřiměřeně diskriminující, nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu z důvodu zneužití dominantního postavení nebo uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře nebo mají za následek cenový dumping.
- (4) Tarify jsou předkládány určeným leteckým podnikem nejpozději třicet (30) dnů před navrhovaným datem účinnosti leteckým úřadům obou smluvních stran. Letecký úřad může schválit nebo neschválit předložený tarif pro jednosměrnou nebo zpáteční cestu mezi územími států obou smluvních stran.
- (5) Takový tarif je považován za schválený, nepředá-li v období čtrnácti (14) dnů ode dne obdržení předkládaného tarifu letecký úřad smluvní strany, z území jejíhož státu má být takový tarif platný, předkládajícímu leteckému podniku písemné oznámení o svém nesouhlasu.
- (6) Při schvalování tarifů může letecký úřad smluvní strany ve svém souhlasu uvést datum, jaké považuje za vhodné, do kterého bude tarif platný. Má-li tarif uvedeno datum platnosti, zůstane do takového data v platnosti, není-li před uplynutím doby své platnosti zainteresovaným leteckým podnikem nebo leteckými podniky odvolán nebo nahrazen jiným předloženým a schváleným tarifem. Tarify stanovené v souladu s ustanoveními tohoto článku zůstávají v platnosti do nahrazení novými tarify.
- (7) Určený letecký podnik jedné smluvní strany na požádání oznámí leteckému úřadu druhé smluvní strany tarify pro přepravu začínající na území státu této druhé smluvní strany po stanovených linkách do třetích států.
- (8) Letecké úřady obou smluvních stran nepožadují předložení tarifů ke schválení v případě tarifů pro přepravu zboží mezi místy na územích států smluvních stran, avšak určené letecké podniky je registrují nejméně čtrnáct (14) dní před navrhovaným datem účinnosti u leteckých úřadů obou smluvních stran za účelem posouzení podle odstavce (3) tohoto článku. Pokud neobdrží příslušný určený letecký podnik oznámení o nesouhlasu s výše uvedenými tarify pro přepravu zboží od leteckého úřadu smluvní strany, na území jejíhož státu přeprava zboží začíná, do sedmi (7) dnů od registrace, nabudou takto registrované tarify pro přepravu zboží účinnosti k uvedenému datu zavedení.

- (9) Letecký úřad každé smluvní strany může kdykoli požádat letecký úřad druhé smluvní strany o konzultace týkající se uplatňování ustanovení tohoto článku. Takové konzultace se uskuteční nejpozději do třiceti (30) dnů po doručení žádosti. Není-li dosaženo dohody, je platné rozhodnutí leteckého úřadu smluvní strany, na území jejíhož státu přeprava začíná.
- (10) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zjišťovat porušení tarifů a prodejních podmínek kterýmkoli leteckým podnikem, zprostředkovatelem pro přepravu cestujících nebo zboží, organizátorem zájezdů nebo zasilatelem.

Článek 13

(Kapacita)

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

Článek 14

(Společné označování linek)

- (1) Při provozování nebo nabízení leteckých dopravních služeb na stanovených linkách k prodeji může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany vstoupit do ujednání o společném označování linek (code-sharing) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:
- (a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli smluvní strany;
 - (b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neschválila nebo nepovolila srovnatelná ujednání mezi leteckými podniky druhé smluvní strany a jinými leteckými podniky na dopravních službách do, z a přes třetí stát, má letecký úřad příslušné smluvní strany právo nepřijmout taková ujednání.
- (2) Výše uvedená ustanovení však podléhají podmínce, že všechny letecké podniky takových ujednání:
- (a) mají příslušná přepravní práva a splňují ustanovení této dohody, a
 - (b) splňují požadavky uplatňované na taková ujednání leteckými úřady obou smluvních stran,
 - (c) poskytují spotřebitelům odpovídající informace o těchto ujednáních o společném označování linek a o vyblokování prostoru.
- (3) Požaduje se, aby letecké podniky účastníci se společného označování linek předložily návrh ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru leteckým úřadům obou smluvních stran nejméně čtyřicet pět (45) dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. Tato ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

Článek 15

(Letové řády)

- (1) Letecký podnik určený jednou smluvní stranou předloží nejméně čtyřicet pět (45) dnů před zahájením dopravních služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj zamýšlený letový řád, uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup se použije na jakoukoli změnu letového řádu.
- (2) Pokud určený letecký podnik požaduje provozovat doplňkové lety k letům uvedeným v letových řádech, musí požádat o povolení letecký úřad druhé smluvní strany. Takový požadavek se obvykle předkládá v písemné formě alespoň dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.

Článek 16

(Zastoupení leteckého podniku)

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

Článek 17

(Pozemní odbavování)

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

Článek 18

(Šetření nehod)

V případě nouzového přistání, letecké havárie či jiné nehody letadla leteckého podniku jedné smluvní strany, uvědomí smluvní strana, na území jejíhož státu se událost stala, neprodleně druhou smluvní stranu a přijme nezbytná opatření za účelem šetření příčin nehody a zajistí na žádost druhé smluvní strany volný přístup zástupcům této smluvní strany na území svého státu k zajištění účasti při šetření této nehody a bezodkladně přijme opatření k zajištění pomoci posádce a cestujícím, pokud došlo při nehodě k jejich zranění, a zajistí bezpečnost pošty, zavazadel a nákladu uložených na palubě tohoto letadla. Smluvní strana provádějící šetření nehody informuje druhou smluvní stranu o svých závěrech.

Článek 19

(Poskytování údajů)

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany periodické statistické údaje nebo jiné podobné údaje týkající se přepravy uskutečněné určeným leteckým podnikem na linkách stanovených v této dohodě v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb.

Článek 20

(Konzultace)

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

Článek 21

(Změny)

- (1) Tato dohoda může být změněna písemnou formou na základě vzájemného souhlasu smluvních stran a tyto změny se, po vstupu v platnost v souladu s ustanoveními článku 24 této dohody, stanou její nedílnou součástí.
- (2) Jestliže vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě dotýkající se vztahů mezi oběma smluvními stranami, pozmění se tato dohoda tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy v rozsahu, ve kterém byla tato ustanovení přijata státy obou smluvních stran.

Článek 22

(Řešení sporů)

- (1) V případě sporu, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynasnaží letecké úřady smluvních stran vyřešit jednáním.
- (2) Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, je spor řešen jednáním smluvních stran.

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

Článek 23

(Registrace)

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

Článek 24

(Vstup v platnost a ukončení platnosti)

- (1) Tato dohoda vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení posledního oznámení, kterým si smluvní strany vzájemně oznámí diplomatickou cestou splnění postupů požadovaných právními předpisy pro vstup této dohody v platnost.

(2) Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení oznámení druhé smluvní straně, není-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět se souhlasem druhé smluvní strany. V případě, že chybí potvrzení o přijetí druhou smluvní stranou, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

Dáno v Taškentu dne 8. listopadu 2011 ve dvou původních vyhotoveních v jazyce českém, uzbeckém a anglickém, přičemž všechny texty mají stejný právní účinek. V případě vzniku rozdílnosti ve výkladu ustanovení této dohody je rozhodující anglický text.

Za vládu
České republiky

Ing. Ivo Vykydal v. r.
náměstek ministra dopravy

Za vládu
Republiky Uzbekistán

Šavkat Abidžanovič Tuljaganov v. r.
náměstek ministra
vnějších ekonomických vztahů

Příloha

Oddíl I

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky České republiky:

Místa v České republice	Mezilehlá místa	Místa v Republice Uzbekistán	Místa za
Jakákoli místa	Jakákoli místa	Taškent a Samarkand	Jakákoli místa

Oddíl II

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky Republiky Uzbekistán:

Místa v Republice Uzbekistán	Mezilehlá místa	Místa v České republice	Místa za
Jakákoli místa	Jakákoli místa	Praha a Brno	Jakákoli místa

Poznámky:

1. Linky mohou být provozovány v obou směrech.
2. Určený letecký podnik může na jakémkoli nebo všech letech vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají v místě na území státu smluvní strany, která letecký podnik určila.
3. Určený letecký podnik nebo letecké podniky každé smluvní strany si mohou vybrat jakákoli mezilehlá místa anebo místa za dle své vlastní volby a mohou změnit svůj výběr v následujícím provozním období IATA za podmínky, že žádná přepravní práva nebudou vykonávána mezi těmito body a územím státu druhé smluvní strany.
4. Vykonávání přepravních práv 5. svobody vzduchu ve stanovených mezilehlých místech anebo místech za se dohodne mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

AIR SERVICES AGREEMENT**BETWEEN****THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC****AND****THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

The Government of the Czech Republic and the Government of the Republic of Uzbekistan, 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 territories of their States 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 opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Article 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Czech Republic, the Ministry of Transport and, in the case of the Republic of Uzbekistan, the State Inspection of the Republic of Uzbekistan for Flight Safety Oversight, 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 "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;
- (g) the term "representation" means an airline representation opened by the designated airline of one Contracting Party for the purpose of provisions of air services and other related activities in compliance with this Agreement;
- (h) 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 international air services by a designated airline or airlines over the routes specified in the appropriate section of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
- (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 State of the other Contracting Party;

- (b) right to make stops in the territory of State of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - (c) right to embark and disembark in the territory of State 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 State of the first Contracting Party.
- (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 State 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 State of that other Contracting Party.

Article 3

(Designation and Operating Authorization)

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate two 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 legislation applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
 - (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;
- (b) in the case of an airline designated by the Republic of Uzbekistan
- (i) the airline is established in the territory of the Republic of Uzbekistan and has a valid Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authorities of the Republic of Uzbekistan; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Uzbekistan.
- (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 tariffs and timetables established in accordance with the provisions of Articles 12 and 15 of this Agreement are in force in respect of these services.

Article 4

(Revocation and Suspension of Rights)

- (1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
 - (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authorities are not clearly identified in the designation; or

- (iii) the airline is not owned, directly or through 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; or
 - (iv) the airline is already authorized to operate under a bilateral air services agreement between the Republic of Uzbekistan and another European Union Member State and the Republic of Uzbekistan demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restriction on traffic rights imposed by that other agreement; or
 - (v) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Uzbekistan and that European Union Member State, and traffic rights to that European Union Member State have been denied to the airline designated by the Republic of Uzbekistan;
- (b) in the case of an airline designated by the Republic of Uzbekistan
- (i) the airline is not established in the territory of the Republic of Uzbekistan or does not have a valid Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authorities of the Republic of Uzbekistan; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Uzbekistan;
- (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.

Article 5

(Application of Laws, Regulations and Procedures)

- (1) The legislation and procedures in force in the territory of State of one Contracting Party governing entry into and departure from territory of its State and aircraft engaged

- in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.
- (2) The legislation and procedures in force in the territory of State of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from territory of its State 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 State 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.

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 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 of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the States 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 the territory of their States 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 State of that other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the legislation 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 the territory of its State 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 also 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

(Aviation Safety)

- (1) Certificates of airworthiness, certificate of competency and licenses, 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 licenses 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 the territory of its own State, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or by the other State.

- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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 State of another Contracting Party may, while within the territory of State 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.
- (6) 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 licenses 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.
- (7) 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 (5) 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 (6) above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- (8) 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.

- (9) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (4) or (8) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8

(Customs Provisions)

- (1) Aircraft operated on agreed services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular airborne equipment, supplies of fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores including food and beverages aboard of such aircraft shall be exempt from customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local charges and fees on arriving in the territory of State of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
- (2) Also the following items are exempt from customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local charges and fees except fees for rendered services:
- (a) aircraft stores taken on board aircraft in the territory of State of one Contracting Party and intended for use on board the aircraft operated on agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts, including engines, introduced into the territory of State of one Contracting Party for maintenance and overhaul of aircraft operated on agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;
 - (c) fuel and lubricants taken on board aircraft in the territory of State of one Contracting Party and intended for use by the aircraft operated on agreed services by the designated airline of the other Contracting Party.
- (3) Items specified in paragraphs (1) and (2) of the present Article can be exposed on request of customs authorities to the customs control.
- (4) The regular airborne equipment, as well as materials, supplies and stores retained on board the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of State of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of this other Contracting Party. In this case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- (5) The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with

- another airlines for the loan or transfer in the territory of State of the other Contracting Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.
- (6) Fuel, lubricants, spare parts, regular airborne equipment, aircraft stores, including beverages and tobacco, advertising materials, motor transport, electronic equipment for reservation and communication and its spare parts, furniture and equipment for the activity of representations, transportation documents and printed forms, delivered or delivering by the designated airline of one Contracting Party into the territory of State of the other Contracting Party for its operational needs shall be exempt from customs duties and other charges and fees while their import, export and during their stay in the territory of State of this other Contracting Party.
- (7) Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Uzbekistan that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.
- (8) Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Uzbekistan from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Czech Republic that operates between a point in the territory of the Republic of Uzbekistan and another point in the territory of the Republic of Uzbekistan.

Article 9

(Use of Airports and Aviation Facilities)

- (1) The charges imposed in the territory of State 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 its national 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 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 10

(Direct Transit)

Passengers in direct transit across the territory of State 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 freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 11

(Sale of Services and Transfer of Funds)

- (1) Subject to appropriate authorization in accordance with the respective legislation in force in the territory of State of the respective Contracting Party and on the basis of reciprocity the designated airline of one Contracting Party shall be free to sell its air transport services in the territory of State of the other 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 in accordance with the legislation and currency exchange regulations in force in the territory of State of the respective Contracting Party.
- (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 State 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 or, in the case that the prevailing foreign exchange market rate system is not established, on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made in accordance with legislation in force in the territory of State of the respective Contracting Party. 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 12**(Tariffs)**

- (1) The term "tariff" referred hereinafter 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.
- (2) The tariffs to be applied by the designated airline of a Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), commission rates, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial consideration in the marketplace.
- (3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or are resulting in the price dumping.
- (4) The tariffs shall be filed by a designated airline at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction with aeronautical authorities of both Contracting Parties. The aeronautical authorities may approve or disapprove tariffs filed for one way or round trip carriage between the territories of States of the two Contracting Parties.
- (5) Such tariff shall be treated as having been approved, unless within fourteen (14) days after the date of receipt of filing the aeronautical authorities of the Contracting Party, from territory of whose State the tariff is to be applied, have served a written notice of disapproval to the filing airline.
- (6) In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry date as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date. However, the tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs are established.
- (7) Upon request, the designated airline of one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party tariffs for carriage commencing in the territory of State of this other Contracting Party over the specified routes to the third countries.
- (8) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for carriage of cargo between points in the territories of States of the Contracting Parties, however the designated airlines shall register them at least fourteen

- (14) days before proposed date of introduction with aeronautical authorities of both Contracting Parties for the purpose of assessment pursuant to paragraph (3) of this Article. Unless notice of disapproval with above mentioned cargo tariffs is received by the designated airline concerned from the aeronautical authorities of the Contracting Party in territory of whose State the cargo transportation commences within seven (7) days from registration, such registered cargo tariff shall take effect on the indicated date of introduction.
- (9) The aeronautical authorities of either Contracting Party may, at any time, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party on the application of the provisions of this Article. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If no agreement is reached, the decision of the aeronautical authorities of a Contracting Party in territory of whose State the carriage originates shall prevail.
- (10) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to investigate violations of tariffs and sales conditions committed by any airline, travel or freight agent, tour organizer or freight forwarder.

Article 13

(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 State 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 State of the Contracting Party which has designated the airline;

- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

Article 14

(Code-sharing)

- (1) In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:
- (a) an airline or airlines of either Contracting Party;
 - (b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
- (2) The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
- (a) hold the underlying traffic rights and meet the provisions of this Agreement, and
 - (b) meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and
 - (c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.
- (3) The code-sharing airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before its proposed introduction. Such code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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 forty-five (45) 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 in written form at least two (2) working days before operating such flights.

Article 16

(Airline Representation)

- (1) The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the legislation in force in the territory of State 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 State 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 legislation in force in the territory of State of the other Contracting Party.
- (3) Subject to the legislation in force in the respective territory, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of State of the other Contracting Party representations for promotion of air transportation and sale of the air transportation services.

Article 17

(Ground Handling)

Subject to the legislation in force in the territory of State 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 State 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 legislation limits or precludes 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 18

(Inquest of Accidents)

In the case of a forced landing, air crash or other accident to an aircraft of airline of either Contracting Party, the Contracting Party, in territory of whose State the incident took place, shall immediately notify the other Contracting Party and shall take necessary measures for the investigation of accident's causes and, on request of the other Contracting Party, ensure free admission of the representatives of that Contracting Party into territory of its State for the purpose of taking part in inquiring of such accident, and if a crew and passengers suffered in accident, also take urgent measures for the assistance them, and ensure the safety of mail, baggage and cargo, retained on board of that aircraft. The Contracting Party holding inquest of accident shall inform the other Contracting Party about its results.

Article 19

(Provision of Information)

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of agreed services.

Article 20

(Consultations)

- (1) In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have from time to time communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close collaboration 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) This Agreement may be amended in written form on mutual consent of the Contracting Parties and the amendments shall be the integral part of it after the entry into force in accordance with the provisions of Article 24 of this Agreement.
- (2) In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 22

(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 23

(Registration)

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

Article 24

(Entry into force and Termination)

- (1) This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after delivery of the last notification by Contracting Parties to each other through diplomatic channels about the fulfillment of procedures required by legislation relating to the entry into the force of this Agreement.
- (2) 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.

Done at Tashkent this 8th day of November 2011 in duplicate in the Czech, Uzbek and English languages, all texts have equal legal effect. In case of occurrence of disagreements at interpretation of provisions of this Agreement, the English text shall prevail.

For the Government
of the Czech Republic

Ivo Vykydal
Deputy Minister of Transport

For the Government
of the Republic of Uzbekistan

Shavkat Abidjanovich Tulyaganov
Deputy Minister of Economy

Annex

Section I

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Czech Republic:

Points in the Czech Republic	Intermediate Points	Points in the Republic of Uzbekistan	Points Beyond
Any Points	Any Points	Tashkent and Samarkand	Any Points

Section II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Uzbekistan:

Points in the Republic of Uzbekistan	Intermediate Points	Points in the Czech Republic	Points Beyond
Any Points	Any Points	Prague and Brno	Any Points

Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. The designated airline may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at the point in the territory of State of the Contracting Party designating the airline.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may select any intermediate and/or beyond points at its own choice and may change its selection in the next IATA timetable period on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of State of the other Contracting Party.
4. The exercise of the 5th freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

40**SDĚLENÍ****Ministerstva zahraničních věcí**

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 18. ledna 2012 byla v Doha podepsána Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Státu Katar o letecké dopravě.

S Dohodou vyslovil souhlas Parlament České republiky a prezident republiky ji ratifikoval.

Dohoda vstupuje v platnost na základě svého článku 24 dne 2. června 2013.

České znění Dohody a anglické znění, jež je pro její výklad rozhodné, se vyhlášují současně.

DOHODA

mezi
vládou České republiky
a
vládou Státu Katar

O LETECKÉ DOPRAVĚ

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

Článek 1

(Definice)

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví sjednanou v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud byly tyto přílohy a změny přijaty státy obou smluvních stran;
- (b) výraz "letecké úřady" znamená v případě České republiky Ministerstvo dopravy, a v případě Státu Katar předseda Úřadu pro civilní letectví nebo, v obou případech, kteroukoli jinou

- osobu nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady;
- (c) výraz "určený letecký podnik" znamená každý letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně a který je podle článku 3 této dohody oprávněn provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (1) této dohody;
- (d) výrazy "území", "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v člancích 2 a 96 Úmluvy;
- (e) výraz "kapacita" ve vztahu k dohodnutým službám znamená nabízenou sedadlovou kapacitu letadla používaného při těchto službách, násobenou počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky;
- (f) výraz "tarif" znamená ceny nebo poplatky, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek) a podmínky, za kterých se tyto ceny nebo poplatky používají, včetně provizí placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou;
- (g) výraz "Příloha" znamená Přílohu k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 20 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu;
- (h) výraz "EU smlouvy" znamená Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o fungování Evropské unie.

Článek 2

(Přepravní práva)

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

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

Článek 3

(Určení a provozní oprávnění)

- (1) Každá smluvní strana má právo určit letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb pro svoji potřebu a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem. Toto určení se provádí písemným oznámením mezi leteckými úřady obou smluvních stran.
- (2) Letecký úřad, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodlení, podle ustanovení odstavce (3) a (4) tohoto článku, určenému leteckému podniku druhé smluvní strany potřebná provozní oprávnění.
- (3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad uplatňuje na provoz mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
- (4) Letecký úřad každé smluvní strany má právo odmítnout přijmout určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění uvedené v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli smluvní strana nemá důkaz, že:
- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
- (i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle EU smluv a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie; a

- (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad;
 - (b) v případě leteckého podniku určeného Státem Katar
 - (i) má tento letecký podnik platnou provozní licenci a osvědčení leteckého dopravce vydané Státem Katar a skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Státem Katar; a
 - (ii) má tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Státu Katar.
- (5) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může kdykoli v plném nebo částečném rozsahu provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že tarify a letové řády stanovené podle ustanovení článků 12 a 15 této dohody jsou pro tyto služby v platnosti.

Článek 4

(Odvolání a pozastavení provozního oprávnění)

- (1) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určenému leteckému podniku druhé smluvní strany nebo uložit pro využívání těchto práv, dočasně nebo trvale, podmínky, které považuje za nezbytné, jestliže:
- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle EU smluv nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie; nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad;
 - (b) v případě leteckého podniku určeného Státem Katar
 - (i) nemá tento letecký podnik platnou provozní licenci nebo osvědčení leteckého dopravce vydané Státem Katar nebo skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Státem Katar; nebo
 - (ii) nemá tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Státu Katar;
 - (c) letecký podnik neprokáže leteckému úřadu smluvní strany, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s Úmluvou tento úřad uplatňuje; nebo

(d) letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.

(2) Pokud není nutné provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, práva uvedená v odstavci (1) tohoto článku se uplatní pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud není leteckými úřady dohodnuto jinak, budou tyto konzultace mezi leteckými úřady obou smluvních stran zahájeny do šedesáti (60) dnů od data požadavku učiněného kterýmkoli leteckým úřadem.

Článek 5

(Uplatňování zákonů, předpisů a postupů)

- (1) Při vstupu, pobytu a výstupu z území státu jedné smluvní strany musí být leteckými podniky druhé smluvní strany dodržovány zákony, předpisy a postupy platné na území státu této smluvní strany, vztahující se na provoz a navigaci letadel.
- (2) Zákony, předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, karanténních, zdravotních a veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky dopravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území státu první smluvní strany.
- (3) Při uplatňování celních, přistěhovaleckých, karanténních a podobných předpisů nedává žádná smluvní strana přednost svým vlastním nebo kterýmkoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

Článek 6

(Ochrana letectví)

- (1) Smluvní strany si navzájem znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy, tvoří nedílnou součást této dohody.
- (2) Smluvní strany jednají zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, Úmluvy o

- značkování plastických trhavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991, a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu letectví, která je závazná pro státy obou smluvních stran.
- (3) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiných nezákonných činů proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (4) Smluvní strany jednájí ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči státům smluvních stran; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na území států smluvních stran nebo v případě České republiky provozovatelé letadel zřízení na jejím území podle EU smluv a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie a provozovatelé letišť na území jejich států, jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.
- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území státu druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie v případě České republiky.
- (6) Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu se účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování a nakládání.
- (7) Každá smluvní strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
- (8) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
- (9) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do třiceti (30) dnů od data takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím třicetidenní lhůty.

Článek 7

(Bezpečnost letectví)

- (1) Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy státu jedné smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, stanovené podle Úmluvy.
- (2) Pokud práva nebo podmínky vztahující se k průkazům nebo osvědčením, uvedeným v odstavci (1) výše, vydaným leteckým úřadem jedné smluvní strany osobě nebo určenému leteckému podniku nebo týkajících se letadla provozujícího dohodnuté služby na stanovených linkách, dovolují odchylku od podmínek stanovených podle Úmluvy, a tato odchylka byla oznámena Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, letecký úřad druhé smluvní strany může požádat o konzultace letecký úřad této smluvní strany, v souladu s článkem 19 této dohody, aby se ujistil, že takový postup je pro něho přijatelný. Nedosažení přijatelné dohody je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.
- (3) Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad územím svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou nebo jiným státem.
- (4) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v jakékoli oblasti vztahující se na posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne požádání.
- (5) Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudržuje a nevykonává bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů, nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.
- (6) Nehledě na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem nebo leteckými podniky jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na nebo z území státu jiné smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobena inspekci oprávněnými zástupci státu druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a

jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „inspekce na stojánce“), za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.

(7) Jestliže jakákoli inspekce na stojánce nebo série inspekci na stojánce povede:

(a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou, nebo

(b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a vykonávány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,

má smluvní strana provádějící inspekci, pro účely článku 33 Úmluvy, právo svobodně prohlásit, že požadavky, na jejichž základě byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky za kterých má být letadlo provozováno, nejsou stejné nebo vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.

(8) V případě, že přístup k provedení inspekce letadla na stojánce, provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (5) tohoto článku, je odepřen zástupcem tohoto leteckého podniku nebo leteckých podniků, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (6) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.

(9) Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě inspekce na stojánce, série inspekci na stojánce, odepření přístupu k inspekci na stojánce, konzultací nebo jiných zjištění, že okamžitá opatření jsou nezbytná pro bezpečný provoz leteckého podniku.

(10) Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců (4) nebo (8) tohoto článku se zruší jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

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

Článek 8

(Celní ustanovení, cla a daně)

(1) Každá smluvní strana osvobozuje určený letecký podnik druhé smluvní strany od dovozních omezení, cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a

poplatků, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně alkoholu, tabáku, nápojů a jiných výrobků určených v omezeném množství k prodeji cestujícím za letu) a jiné věci, které jsou určeny k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany provozujícího dohodnuté služby, stejně tak jako stejno kroje, tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky společnosti a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.

(2) Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na položky uvedené v odstavci (1) tohoto článku:

- (a) dovezené na území státu jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem;
- (b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany od příletu až do odletu z území státu druhé smluvní strany;
- (c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany a určené k použití při provozu dohodnutých služeb; a to bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovány zcela nebo zčásti na území státu smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nebudou zeizovány na území státu této smluvní strany.

(3) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál a zásoby obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.

(4) Osvobození poskytnutá tímto článkem pokud jde o spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů a obvyklé palubní vybavení se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany vstoupí v ujednání s jiným leteckým podnikem či leteckými podniky o zápůjčce nebo přenechání na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že takové jiné letecké podniky požívají stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové zápůjčky a přenechání budou oznámeny leteckým podnikem příslušným celním úřadům.

(5) Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na území jejího státu pro použití v letadle určeného leteckého podniku Státu Katar, které je provozováno mezi místem na území České republiky a jiným místem na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie.

Článek 9

(Užívání letišť a leteckých zařízení)

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

Článek 10

(Tranzit)

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

Článek 11

(Prodej služeb a převod finančních prostředků)

- (1) Na základě oznámení leteckému úřadu první smluvní strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy platnými na území státu této první smluvní strany má určený letecký podnik nebo letecké podniky druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území státu první smluvní strany, buď přímo nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů, a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území.

- (2) Určené letecké podniky smluvních stran mají právo přepočítat a převést na území svého státu přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území státu druhé smluvní strany ve volně směnitelné měně. Přepočet a převod se uskuteční bez omezení podle převládajícího tržního devizového kurzu pro tyto transakce, platného v den převodu. V případě, že převládající tržní devizový kurz neexistuje, se přepočet a převod uskuteční bez omezení podle úředního přepočítacího kurzu, platného v den převodu. Skutečný převod je proveden bez prodlení a nepodléhá jakýmkoli poplatkům s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.
- (3) V případě, že platby mezi smluvními stranami jsou upraveny zvláštní dohodou, použije se tato zvláštní dohoda.

Článek 12

(Tarify)

- (1) Tarify používané určeným leteckým podnikem smluvní strany pro dopravní služby zahrnuté v této dohodě se stanovují v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům jako jsou zájmy uživatelů, náklady na provoz, povaha dopravních služeb (jako je rychlost a cestovní pohodlí), sazby zprostředkovatelských odměn, přiměřený zisk, tarify jiných leteckých podniků a jiné obchodní úvahy na daném trhu.
- (2) Letecké úřady obou smluvních stran považují za nepřijatelné tarify, které jsou nepřiměřeně diskriminující, nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu vzhledem k zneužití dominantního postavení nebo uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře nebo mají za následek cenový dumping.
- (3) Tarify jsou předkládány určeným leteckým podnikem nejméně třicet (30) dnů před navrhovaným datem účinnosti leteckým úřadům obou smluvních stran. Letecký úřad může schválit nebo neschválit předložený tarif pro jednosměrnou nebo zpáteční cestu mezi územími států obou smluvních stran pro dopravu začínající na území jeho vlastního státu.

Když určený letecký podnik jedné smluvní strany předloží tarif leteckému úřadu druhé smluvní strany, z území jejíhož státu má být takový tarif platný, je tento tarif považován za schválený, nepředá-li v období čtrnácti (14) dnů po datu obdržení předkládaného tarifu letecký úřad této smluvní strany předkládajícímu leteckému podniku písemné oznámení o svém nesouhlasu.

Při schvalování tarifů může letecký úřad smluvní strany ve svém souhlasu uvést datum, jaké považuje za vhodné, do kterého bude tarif platný. Má-li tarif uvedeno datum do kterého platí, zůstane do takového data v platnosti, nebude-li před uplynutím doby své platnosti zainteresovaným leteckým podnikem nebo leteckými podniky odvolán nebo nahrazen jiným předloženým a schváleným tarifem.

- (4) Žádný z leteckých úřadů nepodnikne jednostranný krok, aby zabránil zavedení navrhovaných tarifů, nebo prodloužení platnosti stávajících tarifů platných pro přepravu mezi územími států obou smluvních stran, začínající na území státu druhé smluvní strany.
- (5) Na požádání oznámí určený letecký podnik jedné smluvní strany leteckému úřadu druhé smluvní strany tarify pro přepravu začínající na území státu této druhé smluvní strany po stanovených linkách do třetích států.
- (6) Nehledě na odstavec (5) tohoto článku, pokud se letecký úřad kterékoli smluvní strany domnívá, že tarif pro přepravu směrem na území jeho státu spadá do kategorií popsanych v odstavci (2) tohoto článku, oznámí svůj nesouhlas leteckému úřadu a určenému leteckému podniku druhé smluvní strany co nejdříve, nejpozději však do čtrnácti (14) dnů od data obdržení předloženého tarifu.
- (7) Letecké úřady obou smluvních stran nepožadují předložení tarifů ke schválení v případě tarifů pro dopravu zboží mezi místy na územích států smluvních stran, avšak určené letecké podniky je budou registrovat nejméně třicet (30) dní před navrhovaným datem účinnosti u leteckých úřadů obou smluvních stran za účelem posouzení podle odstavců (2) a (6) tohoto článku. Pokud neobdrží příslušný určený letecký podnik oznámení o nesouhlasu s výše uvedenými tarify pro dopravu zboží od leteckého úřadu smluvní strany na území jejíhož státu doprava zboží začíná do čtrnácti (14) dnů od registrace, nabudou takto registrované tarify pro dopravu zboží účinnosti k uvedenému datu zavedení.
- (8) Letecký úřad každé smluvní strany může kdykoli požádat letecký úřad druhé smluvní strany o konzultace týkající se uplatňování ustanovení tohoto článku. Takové konzultace se uskuteční nejpozději do třiceti (30) dnů po doručení žádosti. Nebude-li dosaženo dohody bude platné rozhodnutí leteckého úřadu smluvní strany, na území jejíhož státu přeprava začíná.
- (9) Určené letecké podniky mají právo tarifního vyrovnání a používat tarify schválené kterémukoli leteckému podniku, včetně charterových cen, mezi jakoukoli dvojicí míst vyskytující se na linkách stanovených v Příloze. Tarif používaný v souladu s ustanovením tohoto odstavce se oznámí pro informaci leteckému úřadu smluvní strany, z území jejíhož státu bude používán nejpozději v den jeho zavedení.
- (10) Nehledě na ustanovení tohoto článku podléhají tarify účtované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky Státu Katar pro přepravu zcela v rámci Evropské unie právu Evropské unie.
- (11) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zjišťovat porušení tarifů a prodejních podmínek kterýmukoli leteckým podnikem, zprostředkovatelem pro dopravu cestujících nebo zboží, organizátorem zájezdů nebo zasilatelem.

Článek 13

(Kapacita)

- (1) Určené letecké podniky každé smluvní strany mají řádnou a rovnou příležitost k provozování leteckých dopravních služeb na jakékoli lince stanovené v Příloze k této dohodě.
- (2) Při provozování dohodnutých služeb berou určené letecké podniky každé smluvní strany v úvahu zájmy určených leteckých podniků druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování dopravních služeb, které tyto podniky zajišťují na zcela nebo zčásti shodných linkách.
- (3) Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran jsou v úzkém vztahu k požadavkům veřejnosti na dopravu na stanovených linkách a mají za přednostní cíl poskytnout, při přiměřeném využití prostoru, kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na dopravu cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, pocházejících z nebo určených pro území státu smluvní strany, která určila letecký podnik. Zabezpečení dopravy cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, jak naložených tak vyložených v těch místech stanovených linek, která se nacházejí na územích jiných států než toho, který určil letecký podnik, se provádí v souladu s obecnými zásadami, že kapacita je ve vztahu k:
 - (a) dopravním požadavkům na území a z území státu smluvní strany, která určila letecký podnik;
 - (b) dopravním požadavkům oblasti, kterou dohodnuté služby prolétávají po přihlédnutí k dopravním službám provozovaným leteckými podniky jiných států této oblasti; a
 - (c) požadavkům vyplývajícím z provozu leteckých podniků.

Článek 14

(Společné označování linek)

- (1) Při provozování nebo nabízení k prodeji leteckých dopravních služeb na stanovených linkách může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany vstoupit do ujednání o společném označování linek (code-sharing) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:
 - (a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli smluvní strany;
 - (b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávnila nebo nedovolila srovnatelné ujednání mezi leteckými podniky druhé smluvní strany a jinými leteckými podniky na dopravních službách do, z a přes třetí stát, má letecký úřad příslušné smluvní strany právo nepřijmout takové ujednání.
- (2) Výše uvedená ustanovení však podléhají podmínce, že všechny letecké podniky takových ujednání:

- (a) mají příslušná přepravní práva a splňují ustanovení této dohody,
 - (b) splňují požadavky uplatňované na taková ujednání leteckými úřady obou smluvních stran,
 - (c) poskytují spotřebitelům odpovídající informace o těchto ujednáních o společném označování linek a o vyblokování prostoru.
- (3) Každá služba spočívající ve společném označení linek nabízená určeným leteckým podnikem jako marketingovým leteckým podnikem se nezapočítává do frekvencí a kapacitních nároků smluvní strany, která určuje tento letecký podnik.
- (4) Požaduje se, aby letecké podniky užívající společné označení předložily návrh ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru leteckým úřadům obou smluvních stran nejméně třicet (30) dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. Tato ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

Článek 15

(Letové řády)

- (1) Letecký podnik určený jednou smluvní stranou předloží nejméně třicet (30) dnů před zahájením dopravních služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj zamýšlený letový řád, uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup bude platit pro jakoukoli změnu letového řádu.
- (2) Pokud určený letecký podnik požaduje provozovat doplňkové lety k letům uvedeným v letových řádech, musí požádat o povolení letecký úřad druhé smluvní strany. Takový požadavek se obvykle předkládá alespoň dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.

Článek 16

(Zastoupení leteckého podniku)

- (1) Určený letecký podnik jedné smluvní strany má povoleno na základě reciprocity vyslat a udržovat na území státu druhé smluvní strany svého zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.
- (2) Zástupce a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území státu druhé smluvní strany.

(3) Určené letecké podniky obou smluvních stran mají podle zákonů a předpisů platných na území příslušného státu právo zřizovat na území státu druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.

Článek 17

(Pozemní odbavování)

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

Článek 18

(Poskytování údajů)

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany periodické statistické údaje nebo jiné podobné údaje týkající se přepravy uskutečněné určeným leteckým podnikem na linkách stanovených v této dohodě v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb.

Článek 19

(Konzultace)

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

Článek 20

(Změny)

- (1) Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, vstoupí tato změna, jestliže je dohodnuta mezi smluvními stranami, v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót potvrzujících splnění ústavně předepsaných formalit pro schválení této změny.
- (2) Jestliže vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě dotýkající se vztahů mezi oběma smluvními stranami, pozmění se tato dohoda tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy v rozsahu, ve kterém byla tato ustanovení přijata státy obou smluvních stran.

Článek 21

(Řešení sporů)

- (1) V případě sporu, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynasnaží letecké úřady smluvních stran vyřešit jednáním.
- (2) Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, bude spor řešen jednáním smluvních stran.
- (3) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou jej postoupit takové osobě nebo orgánu, na kterém se shodnou, k poradnímu posudku nebo k vydání závazného rozhodnutí podle toho, jak se smluvní strany dohodnou, nebo jej, na základě žádosti kterékoli smluvní strany, předloží k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců.
- (4) Tento rozhodčí soud se ustavuje následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tyto dva členové se poté dohodnou a jmenují státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Členové budou jmenováni do dvou (2) měsíců a předseda do tří (3) měsíců od data, ke kterému kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.
- (5) Nebudou-li lhůty stanovené v odstavci (4) tohoto článku dodrženy, může kterákoli smluvní strana, nebude-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby učinil nezbytná jmenování. Je-li prezident státním příslušníkem státu některé ze smluvních stran nebo cokoliv mu jinak brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování viceprezident, který ho zastupuje.
- (6) Rozhodčí soud dosáhne svých rozhodnutí většinou hlasů. Jeho rozhodnutí jsou závazná pro smluvní strany. Každá smluvní strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako své zastoupení při rozhodčím řízení; náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady ponese

smluvní strany rovným dílem. Ve všech ostatních záležitostech rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

Článek 22

(Registrace)

Tato dohoda a jakékoli její následné změny budou registrovány příslušným úřadem u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 23

(Ukončení platnosti)

Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení bude zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení oznámení druhé smluvní straně, nebude-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět se souhlasem druhé smluvní strany. V případě, že chybí potvrzení o přijetí druhou smluvní stranou, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

Článek 24

(Vstup v platnost)

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

Dáno v Doha dne 18. ledna 2012 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce českém, arabském a anglickém, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu bude rozhodující anglický text.

Za vládu

České republiky

Karel Schwarzenberg

1. místopředseda vlády a ministr
zahraničních věcí

Za vládu

Státu Katar

Abdul Aziz Al Noaimi

předseda Úřadu pro civilní letectví

Příloha

Oddíl I

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky České republiky:

Místa na území České republiky	Mezilehlá místa	Místa na území Státu Katar	Místa za
Jakákoli místa	Jakákoli místa	Jakákoli místa	Jakákoli místa

Oddíl II

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky Státu Katar:

Místa na území Státu Katar	Mezilehlá místa	Místa na území České republiky	Místa za
Jakákoli místa	Jakákoli místa	Jakákoli místa	Jakákoli místa

Poznámky:

1. Linky mohou být provozovány v obou směrech.
2. Při provozování dohodnutých služeb mohou určené letecké podniky každé smluvní strany provést výměnu letadla v místě nebo místech na stanovených linkách.
3. Každý určený letecký podnik je oprávněn provozovat najatá letadla registrovaná ve třetích zemích.
4. Určený letecký podnik může na jakémkoli nebo všech letech vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají v místě na území státu smluvní strany, která letecký podnik určila.
5. V této dohodě musí být odkazy na státní příslušníky České republiky chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropské unie. V této dohodě musí být odkazy na letecké podniky České republiky chápány jako odkazy na letecké podniky určené Českou republikou.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

between

the Government of the Czech Republic

and

the Government of the State of Qatar

The Government of the Czech Republic and the Government of the State of Qatar, hereinafter referred to as Contracting Parties,

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

(Definitions)

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

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Article 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport and, in the case of the State of Qatar the Chairman of the Civil Aviation

Authority, 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 "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;
- (g) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 20 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;
- (h) 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 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 the points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from point(s) in the territory of the first Contracting Party; 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 point(s) 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 airline(s) 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)

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
- (2) The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:

- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
 - (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation;
 - (b) in the case of an airline designated by the State of Qatar
 - (i) the airline has a valid Operating Licence and Air Operator's Certificate issued by the State of Qatar and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the State of Qatar; and
 - (ii) the airline has its principal place of business in the territory of the State of Qatar.
- (5) When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may, at any time, operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that tariffs and timetables established in accordance with the provisions of Articles 12 and 15 of this Agreement are in force in respect of these services.

Article 4

(Revocation and Suspension of Operating Authorization)

- (1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic
 - (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authorities are not clearly identified in the designation;
 - (b) in the case of an airline designated by the State of Qatar

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

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.

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 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 which 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 also 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 a thirty (30) days period.

Article 7

(Aviation Safety)

- (1) Certificates of airworthiness, certificate of competency and licenses 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 licenses are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.
- (2) If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 19 of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
- (3) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or by the other State.
- (4) 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.

- (5) 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.
- (6) 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 another 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.
- (7) 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 licenses 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.
- (8) 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 (6) 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 (7) above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- (9) 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.

- (10) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (5) or (9) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- (11) 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 8

(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 uniform items, printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.
- (2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and
 - (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.
- (3) 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.
- (5) Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the State of Qatar that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 9

(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 its national 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 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 10

(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 freight in transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 11

(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 12

(Tariffs)

- (1) The tariffs to be applied by the designated airline of a Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), commission rates, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial consideration in the market place.
- (2) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or are resulting in the price dumping.

(3) The tariffs shall be filed by a designated airline at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction with aeronautical authorities of both Contracting Parties. The aeronautical authorities may approve or disapprove tariffs filed for one way or round trip carriage between the territories of the two Contracting Parties which commences in their own territory.

When a designated airline of one Contracting Party has filed a tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party from whose territory the tariff is to be applied, such tariff shall be treated as having been approved, unless within fourteen (14) days after the date of receipt of filing the aeronautical authorities of the latter Contracting Party have served a written notice of disapproval to the filing airline.

In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry date as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

(4) Neither of the aeronautical authorities shall take a unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for carriage between the territories of the two Contracting Parties commencing in the territory of the other Contracting Party.

(5) Upon request, the designated airline of one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party tariffs for carriage commencing in the territory of this other Contracting Party over the specified routes to the third countries.

(6) Notwithstanding paragraph (5) above, where the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that a tariff for the carriage to its territory falls within the categories described in paragraph (2) above, they shall give notice of disapproval to the aeronautical authorities and the designated airline of the other Contracting Party as soon as possible or at least within fourteen (14) days of the date of filing being received by them.

(7) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for carriage of cargo between points in the territories of the Contracting Parties, however the designated airlines shall register them at least thirty (30) days before proposed date of introduction with aeronautical authorities of both Contracting Parties for the purpose of assessment pursuant to paragraphs (2) and (6) of this Article. Unless notice of disapproval with above mentioned cargo tariffs is received by the designated airline concerned from the aeronautical authorities of the Contracting Party in which territory the cargo transportation commences within fourteen (14) days from registration, such registered cargo tariff will take effect on the indicated date of introduction.

(8) The aeronautical authorities of either Contracting Party may, at any time, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party on the

application of the provisions of this Article. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If no agreement is reached, the decision of the aeronautical authorities of a Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

- (9) The designated airlines shall have the right to match the approved tariffs of any airline, including charter prices, between the same city pair points on the routes specified in the Annex. A matching tariff in accordance with this paragraph shall be filed for information purposes not later than on its date of effectiveness with the aeronautical authorities of the Contracting Party from whose territory the tariff is to be applied.
- (10) Notwithstanding the provisions of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the State of Qatar for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.
- (11) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to investigate violations of tariffs and sales conditions committed by any airline, passenger or freight agent, tour organizer or freight forwarder.

Article 13

(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 14

(Code-sharing)

- (1) In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:
 - (a) an airline or airlines of either Contracting Party;
 - (b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
- (2) The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
 - (a) hold the underlying traffic rights and meet the provisions of this Agreement,
 - (b) meet the requirement applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and
 - (c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.
- (3) Each code-share service held out by a designated airline as a marketing airline will not be counted against the frequencies and capacity entitlements of the Contracting Party designating that airline.
- (4) The code-sharing airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before its proposed introduction. Such code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(Airline Representation)

- (1) The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, 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 transportation and sale of the air services.

Article 17

(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 18

(Provision of Information)

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of agreed services.

Article 19

(Consultations)

- (1) In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have from time to time communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close collaboration 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 20

(Amendments)

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such 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 constitutionally required for approval of this amendment have been complied with.
- (2) In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 21

(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 two (2) months, and such chairman within three (3) months 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 22

(Registration)

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

Article 23**(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 the 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 24**(Entry into force)**

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

Done at Doha the 18th day of January 2012, in two originals in the Czech, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Czech Republic

Karel Schwarzenberg
1. Deputy Prime Minister and Minister
of Foreign Affairs

For the Government
of the State of Qatar

Abdul Aziz Al Noaimi
Chairman of the Civil Aviation Authority

Annex

Section I

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Czech Republic:

Points in the territory of the Czech Republic	Intermediate Points	Points in the territory of the State of Qatar	Points Beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

Section II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the State of Qatar:

Points in the territory of the State of Qatar	Intermediate Points	Points in the territory of the Czech Republic	Points Beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party may be permitted to change aircraft at a point or points on the specified routes.
3. Each designated airline is authorized to operate leased aircraft registered in third countries.
4. The designated airline may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at the point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
5. References in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Union Member States. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.



8 591449 024020

ISSN 1801-0393

Vydává a tiskne: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 01 Praha 415, telefon: 272 927 011, fax: 974 887 395 – **Redakce:** Ministerstvo vnitra, nám. Hrdinů 1634/3, pošt. schr. 155/SB, 140 21 Praha 4, telefon: 974 817 289, fax: 974 816 871 – **Administrace:** písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků – MORAVIAPRESS, a. s., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, tel.: 516 205 175, e-mail: sbirky@moraviapress.cz. Objednávky ve Slovenské republice přijímá a titul distribuuje Magnet-Press Slovakia, s. r. o., Teslova 12, 821 02 Bratislava, tel.: 00421 2 44 45 46 28, fax: 00421 2 44 45 46 27. **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku z předcházejícího roku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce mezinárodních smluv. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha na rok 2013 činí 6 000,-Kč, druhá záloha na rok 2013 činí 6000,-Kč) – Vychází podle potřeby – **Distribuce:** MORAVIAPRESS, a. s., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, celoroční předplatné a objednávky jednotlivých částek (dobírky) – 516 205 175, objednávky-knihkupci – 516 205 175, e-mail – sbirky@moraviapress.cz, zelená linka – 800 100 314. **Internetová prodejna:** www.sbirkyzakonu.cz – **Drobný prodej – Brno:** Ing. Jiří Hrazdil, Vranovská 16, SEVT, a. s., Česká 14; **České Budějovice:** SEVT, a. s., Česká 3, tel.: 387 319 045; **Cheb:** EFREX, s. r. o., Karlova 31; **Chomutov:** DDD Knihkupectví – Antikvariát, Ruská 85; **Kadaň:** Knihařství – Přibíková, J. Švermy 14; **Liberec:** Podještědské knihkupectví, Moskevská 28; **Olomouc:** Zdeněk Chumchal – Knihkupectví Tycho, Ostružnická 3; **Ostrava:** LIBREX, Nádražní 14; **Otrokovice:** Ing. Kučerič, Jungmannova 1165; **Pardubice:** ABONO s. r. o., Sportovců 1121, LEJHANEC, s. r. o., třída Míru 65; **Plzeň:** Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, nám. Českých bratří 8; **Praha 3:** Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, K Červenému dvoru 24; **Praha 4:** Tiskárna Ministerstva vnitra, Bartůňkova 4; **Praha 6:** PERIODIKA, Komornická 6; **Praha 9:** Abonentní tiskový servis-Ing. Urban, Jablonecká 362, po-pá 7-12 hod., tel.: 286 888 382, e-mail: tiskovy.servis@top-dodavatel.cz, DOVOZ TISKU SUWECO CZ, Klečákova 347; **Praha 10:** BMSS START, s. r. o., Vinohradská 190, MONITOR CZ, s. r. o., Třebohostická 5, tel.: 283 872 605; **Přerov:** Jana Honková-YAHO-i-centrum, Komenského 38; **Ústí nad Labem:** PNS Grosso s. r. o., Havířská 327, tel.: 475 259 032, fax: 475 259 029; **Zábřeh:** Mgr. Ivana Patková, Žižkova 45; **Zátec:** Jindřich Procházka, Bezděkov 89 – Vazby Sbírek, tel.: 415 712 904. **Distribuční podmínky předplatného:** jednotlivé částky jsou expedovány neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyřizovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od zaevidování předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. **Reklamace:** informace na tel. číslo 516 205 175. V písemném styku vždy uvádějte IČO (právnícká osoba), rodné číslo (fyzická osoba). **Podávání novinových zásilek** povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpný závod Jižní Morava Ředitelství v Brně č. j. P/2-4463/95 ze dne 8. 11. 1995.