

第 61/2001 號行政長官公告

Aviso do Chefe do Executivo n.º 61/2001

澳門特別行政區政府與捷克共和國
政府航班協定Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da
Região Administrativa Especial de Macau da República
Popular da China e o Governo da República Checa

行政長官根據澳門特別行政區第 3/1999 號法律第三條（六）項和第六條第一款的規定，命令公佈《澳門特別行政區政府和捷克共和國政府航班協定》。

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos da alínea 6) do artigo 3.º e do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 da Região Administrativa Especial de Macau, o «Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China e o Governo da República Checa».

二零零一年十月二十三日發佈。

Promulgado em 23 de Outubro de 2001.

行政長官 何厚鏞

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*.

中華人民共和國澳門特別行政區政府和
捷克共和國政府航班協定

經中華人民共和國中央人民政府授權簽訂本協定的澳門特別行政區政府（澳門特別行政區）和捷克共和國政府，以下稱為締約雙方，意欲締結一項協定，以發展澳門特別行政區和捷克共和國之間及以遠的航班服務；

達成協議如下：

第一條

定義

一、除非文中另有說明，本協定中：

（一）“航空當局”一詞在澳門特別行政區方面指民航局；在捷克共和國方面則指交通部，或對雙方而言，指獲合法授權執行上述航空當局行使的職能的其他機構；

（二）“指定空運企業”一詞指根據本協定第三條，由締約一方書面向締約另一方指定並得到授權，以便按照本協定第二條第一款經營規定航線上的協議航班的各航空企業；

（三）“地區”一詞在澳門特別行政區方面包括澳門半島、氹仔島和路環島；在捷克共和國方面，則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約第二條中“領土”的含意，並包括根據該公約第九十條通過的任何附件，以及根據（公約）第九十條和第九十四條對公約或其附件的任何修改；

（四）“航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”用詞，分別採納上述公約內第九十六條所載的含意；

（五）“運力”一詞，就飛機而言，指該飛機在一條航線或一條航線的航段上的業載；就協議航班而言，指一特定期限內在一條航線或一條航線的航段上，該航班上所用飛機的可利用座位數乘以該飛機經營的班次；

（六）“附件”一詞，指本協定之附件，或根據本協定第十九條的規定而隨時進行的修改。附件構成本協定的一部份，在提及本協定時應包括附件，除非另有明確協議。

第二條

業務權

一、締約一方給予締約另一方本協定所規定的權利，以便一家或多家指定空運企業建立和經營本協定附件內有關部分中規定航線的國際航班。此種航班和航線以下分別稱之為“協議航班”和“規定航線”。

二、根據本協定的規定，締約一方的一家或多家指定空運企業在規定航線上經營協議航班時享有以下權利：

(一) 飛越締約另一方地區而不降停；

(二) 在另一方地區內作非運輸業務性經停；

(三) 在附件所規定的締約另一方地區內地點，以分開或混合的方式上下前往和來自締約一方地區內地點的旅客、行李和貨物，包括郵件；以及

(四) 在附件所規定的任何第三方地區內地點，以分開或混合的方式上下前往和來自締約另一方地區內地點的旅客、行李和貨物，包括郵件。

三、各締約方的不屬於根據本協定第三條所指定的航空企業，也享有本條第二款第(一)、(二)分款所規定的權利。

四、本條第二款不應被視為給予締約一方空運企業為了取酬或出租，在締約另一方地區內載運旅客、行李和貨物，包括郵件前往該締約另一方地區內另一地點的權利。

第三條

指定和經營許可

一、締約一方有權指定一家或多家該締約方的空運企業在規定航線上經營協議航班，並且有權撤銷任何空運企業的指定或以另一家空運企業替代先前指定的一家空運企業。此種指定應由締約雙方航空當局之間以書面方式進行。除非締約雙方航空當局另外明確同意，否則在每一條航線上締約各方應指定不超過一家空運企業。

二、締約另一方在收到上述指定后，在不違反本條第三款和第四款規定的情況下，應毫不延誤地向締約另一方指定空運企業授予必要的經營許可。

三、締約一方航空當局可以要求締約另一方所指定的空運企業向其証實，該空運企業具備資格履行該當局按照公約規定的應用於經營國際航班的法律和規定所定的條件。

四、(一) 捷克共和國政府如果對該空運企業在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地有疑義，則有權拒絕接受對該空運企業的指定和拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第二條中所規定的權利附加它認為必要的條件。

(二) 澳門特別行政區政府如果對該空運企業的主要所有權和有效控制權屬於捷克共和國或其國民有疑義，則有權拒絕接受對該空運企業的指定和拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第二條中所規定的權利附加它認為必要的條件。

五、一家空運企業根據本條的規定一經指定和授權，即可開始經營其所指定的全部或部份協議航班，條件是按照本協定第十二條和第十五條確定的該航班的運價和航班時刻已經生效。

第四條

撤銷和暫停經營許可

一、締約一方航空當局有權撤銷或暫停某經營許可，或暫停締約另一方指定空運企業行使本協定第二條所規定的權利，或對行使此等權利規定其認為必要的臨時或永久性條件：

(一) (1) 如果捷克共和國政府對該空運企業在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地有疑義；或

(2) 如果澳門特別行政區政府對該空運企業的主要所有權和有效控制權屬於捷克共和國或其國民有疑義；或

(二) 該空運企業未能遵守授予此等權利的締約一方的法律和規定；或

(三) 該空運企業未能按照本協定所規定的條件經營。

二、除非本條第一款所述的撤銷或暫停經營許可，或暫停行使權利或規定條件必須立即執行，以防止進一步違反上述法律和規定，否則本條第一款所列舉的權利只能在與締約另一方航空當局協商后方可行使。除非航空當局之間另行商定，締約雙方航空當局之間的此種協商應在一方航空當局提出要求之後六十天內進行。

第五條

法律規定和程序的適用

一、締約一方關於從事國際飛行的飛機進出其地區的法律和規定，或關於該等飛機在其地區內運行和航行的法律和規定，均適用於締約另一方指定的一家或多家空運企業轄下的任何國籍的飛機，該等飛機進出或停留於該締約一方的地區時，均須遵守該締約方的此等法律和規定。

二、締約一方關於飛機上的旅客、機組、行李和包括郵件在內的貨物進出其地區的法律、規定和程序，例如關於入境、出境、移民、護照、海關、貨幣、檢疫及健康衛生措施的法律規定和程序，應適用於締約另一方指定空運企業承運入境和出境該締約方地區或在該地區停留的旅客、機組、行李、貨物和郵件。

三、締約一方在實施其海關、檢疫及類似規定方面，不得給予本身的空運企業或任何其它空運企業優於締約另一方經營類似國際航班的空運企業的待遇。

第六條

航空保安

一、締約雙方重申彼此之間對保障民航安全免受非法行為干擾的責任構成本協定不可缺少的一個部分。

二、締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其它行為的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約的規定。

三、締約雙方應根據請求相互提供一切必要的協助，以防止非法劫持民用飛機和其它危及該等飛機、其旅客和機組、機場和導航設施安全的非法行為，以及危及民航安全的任何其它威脅。

四、締約雙方在其相互關係中，應遵守國際民航組織所制定和指定為國際民航公約附件的對締約雙方適用的航空保安規定。締約雙方須要求在締約各方註冊的飛機經營人或以締約各方地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營人，以及締約各方地區的機場經營人遵守該等航空保安規定。

五、締約各方同意，該等飛機經營人在進出或留在締約另一方的地區時，需要遵守締約另一方要求的本條上述第四款所述的航空保安的規定。

六、締約一方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護飛機，並在旅客登機及裝載貨物之前及登機或裝貨時，檢查旅客、機組、手提物品、行李、貨物和機上供應品。

七、締約一方對締約另一方為對付某項特定的威脅要求採取合理的保安措施，亦應給予同情的考慮。

八、倘若發生非法劫持民用飛機的事件或威脅，或其它針對民用飛機，其旅客和機組、機場及航空導航設施安全的非法行為，締約雙方須互相協助，以便盡速使用通訊聯絡及其它適當措施，迅速及安全地終止上述事件或其威脅。

九、如果締約一方有合理的理由確信締約另一方偏離了本條航空保安規定，締約一方航空當局可以要求立即與締約另一方航空當局協商。如在提出此要求後的一個月內未能達成圓滿協議，將有理由實施本協定第四條。在十分緊急的情況下，任何締約一方都可以在一個月期滿之前採取臨時行動。

第七條

航空安全

一、為了經營本協定的協議航班，締約一方頒發或核准並仍在有效期內的適航證、資格證和執照，締約另一方應承認其有效，條件是此種證件或執照至少等同或高於根據公約制定的最低標準。

二、但是，締約一方對為在其地區上空飛行，由締約另一方或任何第三方發給或核准的，對澳門特別行政區而言其自己居民，和對捷克共和國而言其自己國民的資格證和執照的有效性，保留拒絕承認的權利。

三、締約一方可以就關於締約另一方在空勤機組、飛機或經營方面的安全標準問題隨時要求協商。此協商應在提出要求之後三十天內進行。

四、如果此種協商之後，締約一方發現締約另一方在上述任何方面未能有效地保持和實施至少等同或高于當時根據公約制定的最低的安全標準，締約一方應將此發現以及認為達到最低標準所必要的步驟通知締約另一方，締約另一方應採取適當的步驟予以糾正。如締約另一方未能在十五天內或可能同意的更長時期內採取適當行動，將有理由實施本協定第四條規定。

五、儘管有公約第三十三條提及的義務，雙方同意締約一方空運企業經營的來往於締約另一方地區的飛機，或代為該空運企業經營的租賃飛機，在締約另一方地區內時，須服從締約另一方授權代表登機及對飛機周圍的檢查，對飛機及機組人員證件的有效期限以及飛機及其設備的表面狀況的檢查（本條中稱為“停機坪檢查”），只要此種檢查不造成不合理的延誤。

六、如果任何上述停機坪檢查或一系列的停機坪檢查結果：

- (一) 使對某架飛機或某架飛機的飛行不符合根據公約屆時所制定的最低標準產生嚴重關切，或
- (二) 使對缺少有效的根據公約屆時所制定的最低維修和安全管理標準產生嚴重關切，

為貫徹公約第三十三條，執行檢查的締約方可自行作出結論，即對該架飛機的證照或該架飛機機組人員的證照的頒發或核准有效的要求，或對該架飛機飛行的要求，沒有達到或高於根據公約制定的最低標準。

七、如果根據上述第五款對締約一方經營，或代為經營的某架飛機實行停機坪檢查而遭到該空運企業拒絕，締約另一方可自行推論，即存在上述第六款提及的嚴重關切，並作出該款提及的結論。

八、如果締約一方不論由於停機坪檢查，或一系列停機坪檢查，或一次拒絕停機坪檢查，或協商或其它而得出結論，即為某空運企業的飛行安全必須採取緊急行動，締約各方保留立即暫停或改變某一空運企業或多家空運企業的經營授權。

九、締約一方根據上述第四款或第八款所採取的行動的條件一旦不再存在，則應停止任何行動。

第八條

關稅

一、締約任何一方指定空運企業經營協議航班的飛機、燃料、潤滑油、消耗性技術供應品、包括發動機在內的零備件、機上正常設備、機上供應品和食品（包括酒、煙草、飲料及在僅供飛行中限量出售給乘客的其它物品），以及其它僅與該締約方指定空運企業經營協議航班有關的物品，以及印制的客票、貨運單、任何印有該公司標誌的印刷品和該空運企業免費散發的普通宣傳品，締約另一方應免除所有進口限制、關稅、間接稅、檢查費和任何其它稅費。

二、本條各項免除的給予應適用於本條第一款所指的物品：

- (一) 當該物品由締約一方指定空運企業運進或代表其運進締約另一方地區；
- (二) 締約一方指定空運企業飛機抵達後留置在飛機上的物品直至離開締約另一方地區；及
- (三) 締約一方指定空運企業在締約另一方地區內裝上飛機專供經營協議航班使用的物品，此種物品無論是在給予免除的締約另一方全部或部分地區內使用，條件是在該締約方的地區內不轉讓該物品。

三、締約一方指定空運企業飛機上的機上正常設備以及通常機上使用的各類材料、機上供應品，只有在締約另一方海關當局同意之後，方可在締約另一方地區內卸下。在此情況下，該物品可由該當局監管，直至該等物品重新運出或按照海關的規定另行處理。

四、締約任何一方指定的空運企業已與另一家空運企業就在締約另一方地區租用或轉讓消耗性技術供應品，包括發動機在內的零備件及機上正常設備作出安排的情況下，本條規定的免除辦法亦將適用，但該另一家空運企業須同樣獲得該締約另一方的此項免除。此類租用及轉讓須由空運企業通知相關的海關當局。

第九條

使用機場及航空設施

一、締約任何一方向締約另一方一家指定空運企業收取的機場、航行和其它設施使用費，不得高于向其自己的經營同類國際航班的空運企業的同類型飛機所收取的使用費。

二、締約任何一方不得在其管轄的機場、航路、空中交通服務及有關設施的使用方面給予其自己的或任何其它的空運企業優於締約另一方經營類似國際航線的空運企業的權利。

三、締約一方應鼓勵其主管收費當局和使用有關服務與設施的空運企業之間，在可行的情況下通過空運企業代表機構進行協商。對於任何更改空運企業使用費的建議，應在合理的時間內通知使用者，以便它們在更改之前表達意見。締約各方還應鼓勵其主管收費當局與上述用戶就此類使用費交換有關的信息。

第十條

過境

對直接過境締約一方地區而不離開機場為此而設的區域的旅客，應採取非常簡化的控制措施，除非涉及本協定第六條的保安規定和防止偷運麻醉毒品及精神藥物。對過境的行李和貨物應免除關稅和其它收費。

第十一條

航班銷售和資金匯出

一、在向締約一方航空當局申請及符合締約一方根據相關的法律規定的商業註冊的情況下，締約另一方的指定空運企業有權在締約一方地區內自行或通過其代理銷售其航空運輸服務，任何人均可以當地貨幣或任何在該地區外匯規定所許可的可自由兌換貨幣購買此種運輸。

二、締約雙方指定空運企業有權將在締約另一方地區取得的收入，在去除當地開支後的餘額兌換成可兌換貨幣匯回本地區。在辦理兌換和匯回時，應不加限制地以匯款當日的有效市場外匯兌換率辦理。如尚未建立有效的外匯市場兌換率制度，兌換及匯款應無限制地按匯款當日的官方匯率辦理。實際匯款不應受到延誤並且除銀行對此類業務收取的服務費之外不應收取任何費用。

三、如締約雙方間的償付有專門的協議，則按該協議辦理。

第十二條

運價

一、本文以下提到的“運價”一詞指運輸旅客、行李和貨物所收取的價格或費用（不包括運輸郵件的價格和條件）和採取此種價格和費用的條件，包括代理服務的手續費、費用以及為空運企業服務提供輔助服務的條件，並且包括任何與該運輸有關的重要的好處。

二、締約一方空運企業在本協定包括的航班上所採用的運價應在合理的水平上制定，適當注意所有有關因素，包括用戶的利益、經營成本、航班特點（如速度和服務的標準），手續費率、合理利潤、其它空運企業的運價和市場的其它商業考慮。

三、雙方航空當局應當對不能接受的運價，如不合理歧視性運價、因濫用其支配地位而過高或過嚴格的運價、或因直接或間接的補貼或支持的運價，或導致價格傾銷的運價加以斟酌。

四、締約雙方航空當局不要求其空運企業在申報批准運價之前與其它空運企業進行協商，但也不阻止此種協商。

五、運價須由空運企業在其建議實施之日至少三十日之前向雙方航空當局提交申請。航空當局可批准或不批准締約雙方地區間始發於本地區的單程或來回程的運價。

當締約一方某空運企業已向締約另一方航空當局提出從該地區始發的運價申請，除非在收到申請後十四天內締約另一方航空當局發給申請空運企業不批准通知，否則該運價應視為已獲批准。

締約一方航空當局在批准運價時可附加他們認為合適的失效期。附有失效期的運價在失效之日以前一直有效，除非有關的一家或多家空運企業撤回，或申請的新運價在該失效日之前獲得批准。

六、任何航空當局不得採取單方面行動以阻止締約雙方地區之間始發自締約另一方地區運輸的建議運價的實施或有效運價的繼續實施。

七、如有要求，締約一方指定空運企業應通知締約另一方航空當局自該締約另一方地區始發至第三方的規定航線的運輸運價。

八、儘管有上述第六款，即締約任何一方航空當局認為至其地區的運輸運價屬於上述第三款所述類別，他們應盡快，或至少在他們收到申請的十四天以內將其不予批准通知締約另一方航空當局及其指定空運企業。

九、締約雙方航空當局不應要求申請批准締約雙方地點之間的貨運運價，但為本條第三款及第八款的評估目的，指定空運企業應至少在它們建議實施日期十四天之前向締約雙方航空當局進行登記。除非有關指定空運企業在登記後的八天之內收到貨運始發地區的締約一方航空當局的不批准通知，否則此登記的貨運價將按標明的實施日期生效。

十、締約任何一方航空當局可隨時要求與締約另一方航空當局就實施本條的規定進行協商。此協商應在收到要求之後三十天內進行。如未能達成協議，應以運輸始發地區的締約方航空當局的決定為準。

十一、指定空運企業有權提出與任何空運企業在附件規定的航線相同城市對地點之間已批准的運價，包括與包機價格相稱的運價。根據本款，此相稱運價應在不晚於其實施之日向始發地區締約一方航空當局提出，以供備案。

十二、締約各方航空當局應有權調查任何空運企業、客貨代理、旅遊組織人或貨物發運人其違反運價及承諾的銷售條件情況。

第十三條

運力

一、締約雙方指定空運企業應享有公平均等的機會在本協定附件的任何規定航線上經營協議航班。

二、在經營協議航班方面，締約一方指定空運企業應考慮到締約另一方指定空運企業的利益，以免不適當地影響該空運企業在相同航線的全部或部份航段上所提供的航班。

三、締約雙方指定空運企業提供的協議航班，應與公眾對規定航線的運輸需求保持密切關係。其主要目的是以合理載運比例提供足夠的運力，以滿足當前和合理預期到的前往或來自指定空運企業的締約一方地區的旅客和/或貨物，包括郵件的需求。為在指定空運企業的締約一方地區地點以外的規定航線上地點上下客/或貨，包括郵件提供的運輸的規定，應根據運力需與下列各點相聯係的總原則制定：

- (一) 前往和來自指定空運企業的締約一方地區的運輸需要；
- (二) 在考慮到組成該區域國家的空運企業建立的其它運輸航班之後，協議航班途經該區域的運輸需要；及
- (三) 聯程航班經營的需要。

第十四條

代號共享

一、在經營或暫未經經營規定航線的協議航班方面，締約一方的任何指定空運企業可與以下空運企業進行包座位和代號共享安排：

- (一) 締約任何一方的一家或多家空運企業；
- (二) 第三方的一家或多家空運企業。如該第三方不授權與或不允許締約另一方空運企業和其它空運企業在來往和經過（此第三方）的航班上進行類似的安排，締約雙方有權不接受此種安排。

二、但上述規定的條件是所有進行此類安排的空運企業：

- (一) 享有基本的業務權並且符合本協定的原則，及
- (二) 符合締約雙方航空當局對此類安排的要求。

三、代號共享的空運企業須在其建議實施日的四十五天之前將代號共享及包座位安排的建議向締約雙方航空當局提出。此代號共享及包座位安排須得到締約雙方航空當局的批准。

第十五條

航班時刻

一、締約一方指定空運企業應至少在四十五天之前將其計劃飛行航班的時刻表提交締約另一方航空當局批准，列明班次、機型、時刻、座位佈局及向公眾開放的座位數和時刻表的有效期。對航班時刻的修改也照此辦理。

二、如果某指定空運企業希望經營時刻表以外的加班飛行，須向締約另一方航空當局申請許可。此種飛行的申請一般應至少提前兩個工作日提出。

第十六條

空運企業代表處

一、締約一方指定空運企業允許在對等基礎上，向締約另一方地區內派駐和保留其代表以及經營協議航班合理所需的商務、技術和其他專業人員。

二、該代表及人員須遵守締約另一方地區的有效法律和規定。

三、根據有關地區有效的法律和規定，締約雙方指定空運企業應有權在締約另一方地區內建立一間或多間辦事處以促進航空運輸和航空運輸服務的銷售。

第十七條

提供信息

根據要求，締約一方航空當局應，或促使其指定空運企業，向締約另一方航空當局提供合理需要的在本協定規定航線上運輸業務的定期統計或其它類似資料，以審查協議航班的經營狀況。

第十八條

協商

一、締約雙方航空當局將以密切合作的精神隨時通過會談或以信函進行聯繫，以確保在涉及實施本協定的所有問題上的緊密合作。

二、締約任何一方可隨時就本協定有關的任何問題要求協商。除非締約雙方另有協議，此協商至遲應在締約另一方發出要求之日起六十天內進行。

第十九條

修改

一、如果締約一方認為需要修改本協定的任何規定，並且締約雙方之間已經同意此項修改，該項修改即可自交換信函確認後生效。交換信函的日期為該兩信函的後者發出之日。

二、本協定附件的修改可在締約雙方航空當局之間直接商定。此修改自該當局間達成協議之日起臨時適用並自交換信函確認後生效。

第二十條

爭議的解決

一、如果對本協定的解釋或實施產生任何爭議，締約雙方航空當局首先應設法通過談判解決爭議。

二、如果締約雙方航空當局未能達成協議，則由締約雙方通過談判解決爭議。

三、如果締約雙方未能通過談判解決爭議，它們可以將該項爭議交由雙方同意的人士或機構徵求參考意見，或經締約雙方同意作出有約束力的決定，或在締約任何一方的要求下，提交一個由三名仲裁員組成的仲裁庭決定。

四、此仲裁庭的組成方式如下：締約各方應各指定一名成員，這兩名成員再協商指定第三名成員為他們的主席。上述成員和主席應分別在締約一方通知締約另一方其將爭議提交仲裁庭之日的兩個月之內和三個月之內指定。

五、若未能遵守上述第四款規定的期限，締約任何一方可以在沒有任何其它有關安排的情況下，要求國際民航組織（ICAO）理事會主席作出必要的指定。若該主席認為由于他是某一國家的國民，而此國家在爭議中不能被視為中立，或因其它情況使他無法脫離現職，其副主席應作出必要的指定。

六、仲裁庭應以多數票來作出決定。此決定對締約雙方均有約束力。締約各方應承擔自己成員及其在仲裁過程中其代理的費用；主席的費用及其它費用應由締約雙方平均分攤。在所有其它方面，仲裁庭應確定其自己的程序。

第二十一條

登記

本協定以及以後對本協定所作的任何修改須向國際民航組織登記。

第二十二條

終止

締約任何一方可以隨時以書面通過適當途徑通知締約另一方其終止本協定的決定。此項通知應同時發給國際民航組織。在此情況下，本協定自締約另一方發出終止通知之日起十二個月後終止，除非在期限到期之前締約雙方協議撤銷終止通知。如締約另一方未確認收到發出的此通知，則應在向國際民航組織發出此通知的十四天之後被認為已經收到。

第二十三條

生效

一、締約雙方應以信函相互通知已經完成批准本協定的所有必要的法律程序。本協定自該兩個通知的後者發出之日起生效。

二、本協定自簽字之日起臨時適用。

本協定于二零零一年九月二十五日在布拉格用中文、葡萄牙文、捷克文和英文寫成，共兩份，每種文本同等作準。在解釋出現分歧時，以英文文本為準。

中華人民共和國
澳門特別行政區政府
代 表
歐文龍
運輸工務司司長

捷克共和國政府
代 表
雅羅米爾 什林格
交通部部長

附 件

第一部份

捷克共和國指定的一家或多家空運企業經營的航線：
捷克共和國境內地點——中間點——澳門特別行政區——以遠點

第二部份

澳門特別行政區指定的一家或多家空運企業經營的航線：
澳門特別行政區——中間點——捷克共和國境內地點——以遠點

注：

- 一、航線均可雙向經營。
- 二、指定空運企業可以在任何或全部航線上不降停上述航線任何地點，條件是這些航線上的協議航班在指定該空運企業締約方的地區內地點始發。
- 三、中國內地、台灣和香港不得作為中間點或以遠點經營。

**ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO
DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU
DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA E O GOVERNO
DA REPÚBLICA CHECA**

O Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China («Região Administrativa Especial de Macau») e o Governo da República Checa, o primeiro devidamente autorizado para concluir este Acordo pelo Governo Popular Central da República Popular da China, daqui em diante referidos como as Partes Contratantes;

Desejando concluir um acordo com a finalidade de estabelecer serviços aéreos entre e além da Região Administrativa Especial de Macau e da República Checa,

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1.º

Definições

Para efeitos do presente Acordo, salvo se o contexto diversamente o exigir:

- (a) o termo «autoridades aeronáuticas» — significa, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, a Autoridade de Aviação Civil e, no caso da República Checa, o Ministério dos Transportes e Comunicações ou, em ambos os casos, qualquer autoridade legalmente autorizada a desempenhar as funções exercidas pelas referidas autoridades aeronáuticas;
- (b) o termo «empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo designada por escrito por uma Parte Contratante à outra Parte Contratante e autorizada nos termos do Artigo 3.º do presente Acordo a explorar os serviços acordados nas rotas especificadas nos termos do parágrafo 1. do Artigo 2.º deste Acordo;
- (c) o termo «área» em relação à Região Administrativa Especial de Macau, compreende a Península de Macau e as Ilhas de Taipa e de Coloane e, em relação à República Checa tem o significado atribuído a «Território» no Artigo 2.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944, e inclui quaisquer Anexos adoptados nos termos do Artigo 90.º da Convenção e quaisquer modificações aos Anexos ou à Convenção nos termos dos Artigos 90.º e 94.º (a «Convenção»);
- (d) os termos «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «paragem para fins não comerciais» têm o significado que lhes é respectivamente atribuído pelo Artigo 96.º da Convenção;
- (e) o termo «capacidade», relativamente a uma aeronave, significa a capacidade de carga útil da aeronave disponível numa rota ou num segmento de rota; e relativamente a um serviço acordado, significa a capacidade de lugares disponível da aeronave utilizada nesse serviço, multiplicada pela frequência explorada por essa aeronave num determinado período e numa determinada rota ou segmento de rota;
- (f) o termo «Anexo» significa o Anexo ao presente Acordo, ou as suas modificações nos termos das disposições do Artigo 19.º do mesmo Acordo. O Anexo constitui parte integrante do presente Acordo e todas as referências ao Acordo deverão incluir o Anexo, salvo se explicitamente acordado em contrário.

ARTIGO 2.º

Direitos de Tráfego

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra os direitos especificados neste Acordo com o fim de estabelecer e operar serviços aéreos internacionais por uma empresa ou empresas de transporte aéreo designadas nas rotas especificadas na competente secção do Anexo. Estes serviços e estas rotas são daqui em diante designados por «serviços acordados» e «rotas especificadas», respectivamente.
2. De acordo com as disposições deste Acordo, a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes beneficiarão, ao explorar os serviços acordados nas rotas especificadas, dos seguintes direitos:
 - (a) sobrevoar, sem aterrar, a área da outra Parte Contratante;
 - (b) efectuar paragens na área da outra Parte Contratante, para fins não comerciais;
 - (c) embarcar e desembarcar na área da outra Parte Contratante nos pontos especificados no Anexo, passageiros, bagagem e carga, incluindo correio, separada ou conjuntamente, destinados a ou provenientes de pontos na área da primeira Parte Contratante; e
 - (d) embarcar e desembarcar nos pontos na área de uma qualquer terceira Parte, especificados no Anexo, passageiros, bagagem e carga, incluindo correio, separada ou conjuntamente, destinados a ou provenientes de pontos na área da outra Parte Contratante, especificados no Anexo.
3. As empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes, para além daquelas designadas nos termos do Artigo 3.º deste Acordo, usufruirão também dos direitos especificados no parágrafo 2. a) e b) deste Artigo.

4. O disposto no parágrafo 2. deste Artigo não deverá ser entendido como conferindo às empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte Contratante, o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem e carga, incluindo correio, transportados remuneradamente ou por aluguer e destinados a um outro ponto na área da outra Parte Contratante.

ARTIGO 3.º

Designação e Autorização de Exploração

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados para a Parte Contratante bem como de retirar a designação de qualquer empresa de transporte aéreo ou de substituir por outra empresa de transporte aéreo uma empresa previamente designada. Tais designações serão efectuadas através de notificação escrita entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. A menos que expressamente acordado de outra forma pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, não deverá haver mais do que uma empresa de transporte aéreo designada por cada uma das Partes Contratantes para cada uma das rotas.
2. As autoridades aeronáuticas tendo recebido a notificação da designação deverão, nos termos dos parágrafos 3. e 4. deste Artigo, conceder, sem demora, à empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, a necessária autorização de exploração.
3. As autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir que a empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante prove estar qualificada para preencher as condições prescritas pelas referidas autoridades, nos termos das leis e dos regulamentos aplicáveis à exploração de serviços aéreos internacionais, em conformidade com as disposições da Convenção.
4. (a) O Governo da República Checa terá o direito de recusar a designação de uma empresa de transporte aéreo e a concessão das autorizações de exploração referidas no parágrafo 2. deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada dos direitos especificados no Artigo 2.º do presente Acordo, sempre que não esteja convencido que essa empresa de transporte aéreo tem a sua sede e o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau;
- (b) O Governo da Região Administrativa Especial de Macau terá o direito de recusar a designação de uma empresa de transporte aéreo e a concessão das autorizações de exploração referidas no parágrafo 2. deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada dos direitos especificados no Artigo 2.º do presente Acordo, sempre que não esteja convencido que a propriedade substancial e o controlo efectivo dessa empresa de transporte aéreo pertencem à República Checa, ou aos seus nacionais.
5. Logo que uma empresa de transporte aéreo estiver designada e autorizada nos termos do presente Artigo, poderá iniciar, total ou parcialmente, a exploração dos serviços acordados, desde que os horários e as tarifas estabelecidos nos termos dos Artigos 12.º e 15.º do presente Acordo, estejam em vigor para aqueles serviços.

ARTIGO 4.º

Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração

1. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes têm o direito de revogar uma autorização de exploração ou de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 2.º deste Acordo por uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, ou de impor temporária ou permanente, as condições que considerem necessárias ao exercício desses direitos:
 - (a.a) No caso do Governo da República Checa, sempre que as autoridades aeronáuticas não estejam convencidas que essa empresa de transporte aéreo tem a sua sede e o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau; ou
 - (a.b) No caso do Governo da Região Administrativa Especial de Macau, sempre que as autoridades aeronáuticas não estejam convencidas que a propriedade substancial e o controlo efectivo dessa empresa de transporte aéreo pertencem à República Checa ou aos seus nacionais; ou
 - (b) No caso de essa empresa de transporte aéreo não cumprir as leis e regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos; ou
 - (c) Se essa empresa de transporte aéreo deixar de operar de acordo com as condições previstas neste Acordo.
2. Salvo se a tornada de medidas imediatas for essencial para impedir que sejam infringidas as leis e os regulamentos acima referidos, os direitos enumerados no parágrafo 1. deste Artigo serão exercidos apenas após a realização de consultas com as autoridades

des aeronáuticas da outra Parte Contratante. Salvo se acordado de outra forma pelas autoridades aeronáuticas, as consultas entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes terão início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data da solicitação dessas consultas feita por qualquer uma das autoridades aeronáuticas.

ARTIGO 5.º

Aplicação das Leis, Regulamentos e Procedimentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou à saída, da sua área de aeronaves afectas a serviços aéreos internacionais ou à exploração e navegação dessas aeronaves enquanto se encontrarem na referida área, aplicar-se-ão às aeronaves da empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, sem distinção de nacionalidade, e deverão ser cumpridos por essas aeronaves à entrada, durante a permanência e à saída da área da primeira Parte Contratante.
2. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência, trânsito ou saída, da sua área, de passageiros, tripulações, bagagem e carga, incluindo correio, tais como as leis, regulamentos e procedimentos relativos à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega, moeda, quarentena, medidas sanitárias, aplicar-se-ão aos passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados pelas aeronaves utilizadas pela empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, à entrada, durante a permanência e à saída da área daquela Parte Contratante.
3. Na aplicação da regulamentação sobre alfândega, quarentena e outra semelhante, nenhuma das Partes Contratantes deverá privilegiar a sua própria ou qualquer outra empresa de transporte aéreo relativamente à empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante que opere serviços aéreos internacionais semelhantes.

ARTIGO 6.º

Segurança de Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua mútua obrigação de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícitos constitui parte integrante de presente Acordo.
2. As Partes Contratantes agirão, em especial, em conformidade com as disposições constantes da Convenção referente às Infrações e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia aos 16 de Dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montréal aos 23 de Setembro de 1971.
3. As Partes Contratantes prestar-se-ão, mutuamente e sob pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros, tripulações, dos aeroportos e dos serviços da navegação aérea, bem como outras ameaças contra a segurança da aviação civil.
4. As Partes Contratantes agirão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que essas normas de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; Igualmente exigirão que os operadores das aeronaves nelas registadas ou os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área e os operadores de aeroportos na sua área, actuem em conformidade com aquelas disposições sobre segurança da aviação.
5. Cada uma das Partes Contratantes acorda que possa ser exigido que esses operadores de aeronaves cumpram as disposições sobre a segurança da aviação, referidas no parágrafo 4. anterior, exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, à saída ou durante a permanência na área dessa Parte Contratante.
6. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas adequadas de protecção às aeronaves e de inspecção de passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque e o carregamento.
7. Cada uma das Partes Contratantes considerará, positivamente qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de medidas especiais de segurança razoáveis, para fazer face a uma ameaça específica.
8. Caso ocorra um incidente ou ameaça de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a pôr termo com rapidez e segurança a esses incidentes ou ameaças.
9. Sempre que uma das Partes Contratantes considere que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições sobre segurança da aviação constantes deste Artigo, as autoridades aeronáuticas dessa Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Se não for atingido um acordo satisfatório no prazo de um (1) mês,

contado a partir da data da solicitação, aplicar-se-á o disposto do Artigo 4.º deste Acordo. Se uma situação de grave emergência o exigir, cada uma das Partes Contratantes poderá tomar medidas provisórias antes do final do período de um (1) mês.

ARTIGO 7.º

Aeronavegabilidade

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e as licenças, emitidos ou tornados válidos por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para fins de exploração dos serviços acordados, desde que os padrões desses certificados e dessas licenças sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos aplicáveis nos termos da Convenção.
2. Cada uma das Partes Contratantes, reserva-se, contudo, o direito de recusar reconhecer a validade de certificados de habilitação e de licenças concedidos pela outra Parte Contratante ou por uma terceira Parte, aos seus próprios nacionais, no caso da República Checa, e aos seus próprios residentes, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, para efeitos da realização de voos sobre a sua área.
3. Cada uma das Partes Contratantes poderá, a todo o tempo, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adoptados pela outra Parte Contratante em qualquer área relativa a tripulações, aeronaves ou à respectiva operação. Essas consultas iniciar-se-ão no prazo de trinta (30) dias contado a partir da data do pedido.
4. Se, após essas consultas, uma das Partes Contratantes entender que a outra Parte Contratante não mantém e aplica eficazmente, em qualquer das áreas, padrões de segurança iguais ou superiores àqueles aplicáveis nos termos da Convenção, a primeira Parte Contratante notificará à outra Parte Contratante essas verificações e as medidas consideradas necessárias para tornar os padrões conforme com os padrões mínimos, devendo a outra Parte Contratante adoptar as medidas correctivas adequadas. Caso a outra Parte Contratante não tome as medidas necessárias no prazo de quinze (15) dias ou num prazo mais longo que tenha sido acordado, dará direito a que a primeira Parte Contratante possa revogar ou suspender a Autorização de Exploração nos termos do Artigo 4.º
5. Não obstante as obrigações constantes do Artigo 33.º da Convenção, é acordado que, qualquer aeronave operada por ou, em nome, da empresa ou empresas de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes, ao abrigo de um contrato de locação, em serviços para ou da área da outra Parte Contratante, pode, enquanto dentro da área da outra Parte Contratante, ser sujeita a um exame pelos representantes autorizados desta outra Parte Contratante, a bordo e à volta da aeronave, a fim de verificar a validade dos documentos da aeronave e dos da tripulação, bem como as condições aparentes da aeronave e do seu equipamento, neste Artigo designada por «inspecção na placa» (*ramp inspection*), desde que tal inspecção na placa não provoque atrasos não razoáveis.
6. Caso essa ou essas inspecções na placa conduzirem a:
 - (a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a sua operação não cumprem com os padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, ou a
 - (b) sérias preocupações de que existe uma falha na manutenção e administração dos padrões de segurança operacional estabelecidos de acordo com a Convenção,a Parte Contratante que procedeu à inspecção deverá, para efeitos do Artigo 33.º da Convenção, ter o direito de concluir que os requisitos ao abrigo dos quais os certificados e as licenças relativos àquela aeronave ou à sua tripulação, foram emitidos ou tornados válidos, ou que os requisitos ao abrigo dos quais a aeronave é operada, não são equivalentes ou superiores aos padrões mínimos aplicáveis nos termos da Convenção.
7. Caso o acesso para a realização da inspecção na placa, nos termos do parágrafo 5. acima, de uma aeronave operada por ou em nome de uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes, seja negado pelo representante daquela empresa de transporte aéreo, a outra Parte Contratante terá o direito de inferir que existem sérias preocupações do tipo referido no parágrafo 6. acima e de retirar as conclusões referidas nesse parágrafo.
8. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de suspender ou de alterar imediatamente a autorização de operação de uma empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, caso a primeira Parte Contratante concluir, quer em resultado de uma inspecção ou série de inspecções na placa, de uma recusa de acesso para a realização de uma inspecção na placa, de consultas ou de outro modo, que é essencial tomar medidas imediatas para assegurar a segurança operacional dessa companhia de transporte aéreo.
9. Qualquer acção de uma das Partes Contratantes tomada de acordo com os parágrafos 4. e 8. acima, deverá ser interrompida logo que as bases para a tomada da acção deixem de existir.

ARTIGO 8.º**Direitos Aduaneiros, Encargos e Taxas**

1. Cada uma das Partes Contratantes isentará as empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante de restrições à importação, direitos alfandegários, impostos indirectos, taxas de inspecção e outros direitos e encargos que incidam sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, abastecimentos técnicos consumíveis, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamentos normais de aeronaves, provisões de bordo e alimentos (incluindo álcool, tabaco, bebidas e outros produtos destinados a serem vendidos aos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros artigos destinados ao uso exclusivamente ou em conexão com a exploração ou manutenção de aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante na exploração dos serviços acordados, bem como bilhetes impressos, facturas e outro material impresso que tenha aposta a insígnia da empresa de transporte aéreo e material publicitário habitual, distribuído gratuitamente por essa empresa.
2. As isenções referidas neste artigo aplicam-se aos artigos referidos no parágrafo 1. deste Artigo:
 - (a) introduzidos na área de uma Parte Contratante por ou em nome da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante;
 - (b) retidos a bordo de aeronaves da empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante à chegada ou à saída da área da outra Parte Contratante; e
 - (c) introduzidos em aeronaves dessa empresa na área da outra Parte Contratante e destinados ao uso na exploração dos serviços acordados; sejam ou não os artigos em causa usados ou consumidos, inteiramente ou em parte, dentro da área da Parte Contratante que atribui as isenções, desde que tais artigos não sejam alienados na área dessa Parte Contratante.
3. O equipamento normal de bordo, bem como os materiais, abastecimentos e provisões normalmente retidos a bordo das aeronaves da empresa de transporte aéreo designada por cada uma das Partes Contratantes apenas poderão ser desembarcados na área da outra Parte Contratante mediante autorização das autoridades aduaneiras dessa Parte Contratante. Nesse caso, aqueles bens podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até que sejam reexportados, ou de outra forma seja disposto sobre eles de acordo com a regulamentação alfandegária.
4. As isenções previstas neste Artigo aplicar-se-ão também, aos abastecimentos técnicos consumíveis, peças sobressalentes incluindo máquinas e equipamento normal de bordo nos casos em que a empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante tenha estabelecido arranjos com uma outra empresa de transporte aéreo, relativamente ao seu empréstimo ou à sua transferência, na área da outra Parte Contratante, desde que a outra empresa de transporte aéreo beneficie igualmente dessas isenções concedidas por essa outra Parte Contratante. Esses empréstimos e transferências deverão ser comunicados pela empresa de transporte aéreo às respectivas autoridades aduaneiras.

ARTIGO 9.º**Utilização de Aeroportos e Infra-estruturas**

1. As taxas de utilização impostas na área de uma das Partes Contratantes a uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante pelo uso de aeroportos, serviços de navegação aérea e outras infra-estruturas não serão mais elevadas que as pagas pelas suas próprias aeronaves do mesmo tipo que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.
2. No uso de aeroportos, corredores aéreos, serviços de tráfego aéreo e outras infra-estruturas conexas, sob o seu controlo, nenhuma das Partes Contratantes deverá privilegiar a sua própria ou outra empresa de transporte aéreo relativamente à empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante que opere serviços aéreos internacionais semelhantes.
3. Cada uma das Partes Contratantes favorecerá a realização de consultas entre as suas autoridades responsáveis pela imposição das taxas e as empresas de transporte aéreo utilizadoras dos serviços e infra-estruturas, quando possível através das organizações representativas dessas empresas. Aos referidos utilizadores deverá ser dado um pré-aviso razoável de qualquer alteração nas taxas de utilização, de forma a permitir-lhes expressar a sua opinião antes de as alterações serem efectuadas. Cada uma das Partes Contratantes estimulará a troca de informação apropriada sobre as taxas de utilização entre as suas autoridades responsáveis pela imposição das taxas e os referidos utilizadores.

ARTIGO 10.º**Trânsito**

Os passageiros em trânsito directo através da área de uma Parte Contratante que não deixem a área do aeroporto reservada para esse fim, serão sujeitos a não mais do que a um controle simplificado, com excepção do atinente a medidas de segurança referida no Artigo 6.º deste Acordo e à prevenção do tráfego de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas. A bagagem e a carga em trânsito serão isentas de direitos aduaneiros e outras taxas.

ARTIGO 11.º**Venda de Serviços e Transferência de Fundos**

1. Após o registo com as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante e à realização do registo comercial, caso a ele haja lugar, de acordo com as leis e regulamentos da primeira Parte Contratante, a empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante terão o direito de proceder à venda dos seus serviços de transporte aéreo na área da primeira Parte Contratante, directamente ou, se assim o entenderem, através dos seus agentes, e qualquer pessoa será livre de os adquirir, na moeda local ou, em moedas livremente convertíveis em conformidade com a regulamentação cambial em vigor nessa área.
2. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes terão o direito de converter e remeter para a sua área em moedas livremente convertíveis, os excedentes dos rendimentos sobre as despesas obtidos na área da outra Parte Contratante. A conversão e a transferência serão efectuadas sem restrições, à taxa do mercado cambial do dia da transferência. No caso de não existir taxa do mercado cambial, a conversão e a transferência serão efectuadas, sem restrição, à taxa de câmbio oficial do dia da transferência. A transferência efectiva será feita sem demora e apenas sujeita aos encargos normais cobrados pelos bancos para essas transacções.
3. Caso a forma de pagamento entre as Partes Contratantes for estabelecida por um acordo especial, este será aplicado.

ARTIGO 12.º**Tarifas**

1. O termo «tarifa» significa os preços e os encargos a pagar pelo transporte de passageiros, bagagem e carga (excluindo a remuneração e as condições para o transporte de correio) e as condições de aplicação dos mesmos, incluindo as taxas de comissão para os serviços de agência, os encargos e as condições para quaisquer serviços auxiliares a esse transporte oferecidos pelas empresas de transporte aéreo, incluindo ainda quaisquer benefícios significativos concedidos em associação com o transporte.
2. As tarifas a aplicar pela empresa de transporte aéreo designada por uma Parte Contratante para os serviços mencionados neste Acordo deverão ser estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o interesse dos utilizadores, o custo da exploração, as características de serviço (tais como a velocidade e a acomodação), as taxas de comissão, um lucro razoável, as tarifas de outras empresas de transporte aéreo e outras considerações comerciais do mercado.
3. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes deverão considerar inaceitáveis tarifas que sejam irrazoavelmente discriminatórias, indevidamente altas ou restritivas devido ao abuso de uma posição dominante, ou artificialmente baixas devido a subsídios directos ou indirectos, ou a apoios, ou que resultem em preços abaixo do custo (*price dumping*).
4. Nenhuma das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes solicitará às empresas de transporte aéreo designadas que consultem outras empresas de transporte aéreo antes de submeter as tarifas à aprovação, mas também não impedirá essa consulta.
5. As empresas de transporte aéreo designadas deverão remeter as tarifas às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes com pelo menos, trinta (30) dias de antecedência sobre a data proposta para a sua introdução. As autoridades aeronáuticas poderão aprovar ou desaprovar as tarifas para o transporte num sentido ou de ida-e-volta entre as áreas das duas Partes Contratantes que comecem na sua área.

Quando uma empresa de transporte aérea designada de uma das Partes Contratantes tenha remetido uma tarifa às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante a partir da área da qual a mesma será aplicada, tal tarifa considerar-se-á aprovada, a menos que, no prazo de catorze (14) dias após a data da recepção do pedido, as autoridades aeronáuticas da segunda Parte Contratante tenham remetido àquela empresa de transporte aéreo uma comunicação escrita de desaprovação da tarifa proposta.

Na aprovação das tarifas, as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão fixar o período de vigência que considerem adequado. Sempre que for estabelecido um período de vigência para uma tarifa, esta permanecerá em vigor até ao termo de vigência, salvo se for retirada pela empresa ou empresas de transporte aéreo envolvidas, ou se uma nova tarifa for proposta e aprovada antes do termo do período de vigência.

6. Nenhuma das autoridades aeronáuticas tomará medidas unilaterais para impedir o início das tarifas propostas ou a manutenção de tarifas em vigor para o transporte entre as áreas das duas Partes Contratantes que tenha início na área da outra Parte Contratante.
7. A pedido das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes, notificará-las-á das tarifas para o transporte que, começando na área daquela outra Parte Contratante e utilizando rotas especificadas se destina a uma terceira parte.

8. Não obstante o disposto no parágrafo 6. deste Artigo, se as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes entenderem que uma tarifa para o transporte para a sua área incorre nas categorias descritas no parágrafo 3. deste Artigo, darão conhecimento da sua desaprovação às autoridades aeronáuticas e à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante logo que possível ou, pelo menos, dentro de catorze (14) dias após terem recebido o respectivo pedido de aprovação.
9. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes não deverão requerer que seja pedida a aprovação de tarifas para o transporte de carga entre pontos nas áreas das Partes Contratantes, contudo as empresas de transporte aéreo designadas deverão registá-las com as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos, catorze (14) dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor para efeito da avaliação em conformidade com o disposto nos números 3 e 8 deste Artigo. As tarifas de carga registadas entrarão em vigor na data indicada para a sua introdução, a menos que no prazo de oito (8) dias a partir da data do registo das tarifas, seja recebida pela empresa de transporte aéreo designada, a comunicação da desaprovação das tarifas por parte das autoridades aeronáuticas da Parte Contratante da área onde se inicia o transporte.
10. As autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes poderão, a todo o tempo, solicitar a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante sobre a aplicação das disposições deste Artigo. Estas consultas iniciar-se-ão no prazo máximo de trinta (30) dias após a recepção da solicitação. Se não se chegar a acordo, prevalecerá a decisão das autoridades aeronáuticas da Parte Contratante em cuja área o transporte tiver origem.
11. As empresas de transporte aéreo designadas terão o direito de igualar as suas tarifas com as tarifas aprovadas de qualquer empresa de transporte aéreo, incluindo as dos voos não regulares, entre os pontos do mesmo par de cidades das rotas especificadas no Anexo. As novas tarifas determinadas em conformidade com este número, serão remetidas, para informação, às autoridades aeronáuticas da Parte Contratante na área em que a tarifa será aplicada antes da data pretendida para a sua entrada em vigor.
12. As autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes terão o direito de investigar a infracção das condições das tarifas e de venda, praticadas por qualquer empresa de transporte aéreo, agente de carga ou de passageiros, agente de viagens, ou despachante de carga.

ARTIGO 13.º

Capacidade

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes beneficiarão de justas e iguais oportunidades na exploração dos serviços aéreos em qualquer rota especificada no Anexo ao presente Acordo.
2. Ao explorar os serviços acordados, as empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes deverão ter em conta os interesses das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços fornecidos por estas últimas no todo ou em parte das mesmas rotas.
3. Os serviços acordados fornecidos pelas empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes deverão estar estreitamente relacionados com as necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e terão como objectivo primordial o fornecimento, com uma taxa de ocupação razoável, de capacidade adequada às necessidades presentes e razoavelmente previsíveis de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, de e para a área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo. O fornecimento de transporte de passageiros e ou carga, incluindo correio, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não os pontos nas áreas das Partes Contratantes, obedecerá aos princípios gerais segundo os quais a capacidade está relacionada com:
 - (a) as exigências de tráfego de e para a área da Parte Contratante que designou as empresas de transporte aéreo;
 - (b) as exigências de tráfego da região atravessada pelo serviço acordado, tendo em conta os demais serviços de transporte estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Estados que constituem a região; e
 - (c) as exigências da exploração integral da empresa de transporte aéreo.

ARTIGO 14.º

Code-Sharing

1. A fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas, as empresas de transporte aéreo das Partes Contratantes podem efectuar arranjos de «*blocked-space*» ou de «*code-sharing*» com:
 - (a) uma empresa ou empresas de transporte aéreo de qualquer das Partes Contratantes;

- (b) uma empresa ou empresas de transporte aéreo de uma terceira Parte. Caso essa terceira Parte não autorize ou permite arranjos entre as empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante e outras empresas de transporte aéreo para a exploração de serviços para, de e através (essa terceira Parte) as Partes Contratantes têm o direito de não aceitar aqueles arranjos.
2. As disposições acima estão, contudo, sujeitas à verificação do cumprimento por todas as empresas de transporte aéreo envolvidas nos arranjos das seguintes condições:
- (a) que todas as empresas de transporte aéreo possuam direitos de tráfego e cumpram os princípios deste Acordo, e
- (b) que cumpram os requisitos aplicáveis a este tipo de arranjos pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.
3. As empresas de transporte aéreo que pretendam entrar em arranjos de «*code-sharing*» ou de «*blocked-space*» terão de proceder à entrega de cópias das propostas dos arranjos nas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos quarenta e cinco (45) dias antes da data pretendida para a sua introdução. Estes arranjos de «*code-sharing*» e de «*blocked-space*» estão sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

ARTIGO 15.º

Horários

1. As empresas de transporte aéreo designadas de uma das Partes Contratantes deverão submeter às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, para aprovação, com uma antecedência mínima de quarenta e cinco (45) dias, os horários dos serviços programados, especificando a frequência, o tipo de aeronave, os tempos, a configuração e o número de lugares disponíveis para o público e a validade do período do horário. Este mesmo procedimento deverá ser aplicado a qualquer modificação posterior.
2. Se uma empresa de transporte aéreo desejar explorar voos suplementares, além daqueles incluídos nos horários, deverá obter a aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. O pedido deverá ser usualmente submetido no prazo mínimo de dois (2) dias antes da data pretendida para a operação.

ARTIGO 16.º

Representação da Empresa de Transporte Aéreo

1. As empresas de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes poderão, numa base de reciprocidade, trazer para e manter na área da outra Parte Contratante os seus representantes e pessoal comercial, técnico e outro pessoal especializado, necessário para a operação dos serviços acordados.
2. Os representantes e o pessoal estarão sujeitos às leis e aos regulamentos em vigor na área da outra Parte Contratante.
3. Em conformidade com as leis e os regulamentos em vigor na respectiva área, as empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes terão o direito de estabelecer na área da outra Parte Contratante, um escritório ou escritórios para promover e vender os serviços de transporte aéreo.

ARTIGO 17.º

Fornecimento de Informação

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante deverão fornecer ou encarregarem as respectivas empresas de transporte aéreo designadas de fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido desta, relatórios estatísticos periódicos ou outra informação semelhante relativa ao tráfego transportado pela empresa de transporte aéreo designada nas rotas especificadas neste Acordo, que possam ser razoavelmente considerados necessários para o controlo da operação dos serviços acordados.

ARTIGO 18.º

Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes comunicarão entre si periodicamente, através de conversações ou por correspondência, de modo a assegurar a cooperação em todos os assuntos que afectem a implementação deste Acordo.

2. Cada uma das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, solicitar consultas sobre qualquer questão relacionada com este Acordo. Essas consultas terão início dentro do prazo de sessenta (60) dias, contados a partir da data de solicitação pela outra Parte Contratante salvo se diversamente acordado pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 19.º

Modificações

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição deste Acordo, essa modificação, caso seja acordada entre as Partes Contratantes, entrará em vigor quando confirmada por troca de correspondência. A data da troca de correspondência deverá ser a data de entrega da última das cartas.
2. As modificações ao Anexo deste Acordo poderão ser acordadas directamente pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Tais alterações serão aplicadas provisoriamente desde a data em que forem acordadas pelas referidas autoridades e entrarão em vigor quando confirmadas por troca de correspondência.

ARTIGO 20.º

Resolução de Diferendos

1. No caso de surgir um diferendo relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes procurarão, resolvê-lo pela via da negociação.
2. Se as autoridades aeronáuticas não conseguirem chegar a qualquer acordo, o diferendo deverá ser resolvido através de negociações entre as Partes Contratantes.
3. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo pela via da negociação, poderão acordar em submetê-lo à decisão de uma pessoa, ou organismo, para emissão de um parecer, o qual, conforme as Partes Contratantes assim decidirem, poderá ser vinculativo ou não, ou a pedido de qualquer das Partes Contratantes, submetê-lo a um tribunal composto por três árbitros.
4. O tribunal arbitral será constituído da seguinte forma: cada uma das Partes Contratantes nomeará um membro, os quais acordarão e designarão um terceiro membro como seu presidente. Os membros serão designados no prazo de dois meses, e o presidente no prazo de três meses contadas a partir da data em que uma Parte Contratante comunicar à outra Parte Contratante a intenção de submeter o diferendo a um tribunal arbitral.
5. Se os prazos especificados no parágrafo 4. não forem respeitados, cada uma das Partes Contratantes poderá, na ausência de qualquer outra solução relevante, solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) que proceda às designações necessárias. Se o presidente entender que é nacional de um Estado que não deva ser considerado neutral em relação ao diferendo, ou por qualquer motivo, estiver impedido de exercer esta função, o vice-presidente que o substitui designará os membros.
6. O tribunal arbitral decidirá por maioria de votos. As decisões serão vinculativas em relação às Partes Contratantes. Cada Parte Contratante suportará os custos do seu árbitro, assim como os da sua representação no processo de arbitragem; os custos da presidência e outros custos serão suportados em partes iguais pelas Partes Contratantes. Em todos os outros aspectos, o tribunal arbitral estabelecerá as suas regras de procedimento.

ARTIGO 21.º

Registo

O presente Acordo e quaisquer modificações ao mesmo serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22.º

Denúncia

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, notificar por escrito, através dos canais apropriados, a outra Parte Contratante da sua intenção de denunciar o presente Acordo. Essa notificação de denúncia deverá ser simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Neste caso o Acordo terminará doze (12) meses após a data de entrega da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação de denúncia for retirada por acordo entre as Partes Contratantes antes do termo do prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze (14) dias após a entrega da notificação à Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23.º**Entrada em Vigor**

1. Cada uma das Partes Contratantes notificará a outra Parte Contratante, por escrito, de que se encontram concluídos os respectivos requisitos legais para a aprovação deste Acordo. O presente Acordo entrará em vigor na data de entrega da última destas duas notificações.
2. O presente Acordo deverá ser aplicado provisoriamente a partir da data da sua assinatura.

Feito em Praga, aos 25 de Setembro de 2001, em duplicado nas línguas Chinesa, Portuguesa, Checa e Inglesa, todos os textos são igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em língua inglesa.

Pelo Governo da Região
Administrativa Especial de Macau da
República Popular da China

Ao Man Long
Secretário para os Transportes
e Obras Públicas

Pelo Governo da
República Checa

Jaromir Schling
Ministro dos Transportes
e Comunicações

ANEXO
Secção I

Rotas a serem exploradas pela empresa de transporte aéreo designada pela República Checa:

Pontos na República Checa — pontos intermédios — Região Administrativa Especial de Macau — pontos além

Secção II

Rotas a serem exploradas pela empresa de transporte aéreo designada pela Região Administrativa Especial de Macau

Região Administrativa Especial de Macau — pontos intermédios — pontos na República Checa — pontos além

Notas:

1. As rotas poderão ser operadas em qualquer direcção.
2. A empresa de transporte aéreo designada pode, em um ou em todos os voos, omitir paragens em quaisquer dos pontos acima mencionados, desde que os serviços acordados nestas rotas tenham origem no território da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo.
3. Nenhum ponto no interior da China, em Taiwan ou em Hong Kong poderá ser servido como ponto intermédio ou além.

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE MACAO SPECIAL ADMINISTRATIVE
REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC**

The Government of the Macao Special Administrative Region of the People's Republic of China («the Macao Special Administrative Region») and the Government of the Czech Republic, the former having been duly authorized to conclude this Agreement by the Central People's Government of the People's Republic of China, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between the Macao Special Administrative Region and the Czech Republic and beyond,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1**Definitions**

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

- (a) the term «aeronautical authorities» means in the case of the Macao Special Administrative Region, the Civil Aviation Authority and, in the case of the Czech Republic, the Ministry of Transport and Communications, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;

- (b) 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;
- (c) the term «area» in relation to the Macao Special Administrative Region includes the Macao Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to the Czech Republic has the meaning assigned to «Territory» in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 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 (the «Convention»);
- (d) the terms «air service», «international air service», «airline» and «stop for nontraffic purposes» have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (e) the term «capacity» in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route; and 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 19 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.

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) to fly without landing across the area of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the area of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - (c) to embark and disembark in the area 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 point(s) in the area of the first Contracting Party; and
 - (d) to embark and disembark at the points in the areas of any other Third Party specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the area 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 area of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services for such 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. Unless explicitly agreed otherwise between the aeronautical authorities of both Contracting Parties, there shall be no more than one designated airline from each Contracting Party for each individual route.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 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 fulfill 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. (a) The Government of the Czech Republic shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2. of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the right specified in Article 2 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Macao Special Administrative Region;
- (b) The Government of the Macao Special Administrative Region shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2. of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Czech Republic or its nationals.
5. When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that 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:
 - (a.a) In the case of the Government of the Czech Republic, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Macao Special Administrative Region; or
 - (a.b) In the case of the Government of the Macao Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Czech Republic or its nationals; or
 - (b) In case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or
 - (c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under 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 laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within this area shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from or while within, the area of the first Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its area of passengers, crews, baggage, and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health 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 area of the said Contracting Party.
3. In the application of its customs, 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. 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.
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 their area and the operators of airports in their area act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4. above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the area of that other Contracting Party.
6. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area 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 their 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 one (1) month 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 month period term.

ARTICLE 7

Aviation Safety

1. Certificates of airworthiness, certificate of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, 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 as valid for the purpose of flights above its own area, certificates of competency and the licenses granted to its own nationals in the case of the Czech Republic and to its own residents in the case of the Macao Special Administrative Region by the other Contracting Party or by any other Third Party.
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 constitute the 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 area of the other Contracting Party may, while within the area 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 the Convention,
- the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
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 taking that action ceases to exist.

ARTICLE 8

Customs Provisions, Duties and Taxes

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline(s) of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and any other duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free off 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 area 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 area of the other Contracting Party; and
 - (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the area 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 area of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the area 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 area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that area. 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 airline for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party provided such other airline similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to a respective customs authorities.

ARTICLE 9

Use of Airports and Aviation Facilities

1. The charges imposed in the area 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 own 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 users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

ARTICLE 10

Transit

Passengers in direct transit across the area 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 of the 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 area of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such transportation in the local currency or in any freely convertible currency authorized by foreign exchange regulations in force in that area.
2. The designated airline of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home area the excess of receipts over local expenditures earned in the area 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 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 market place.

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. Neither of the aeronautical authorities of both Contracting Parties will require their designated airlines to consult other airlines before filing tariffs for approval, nor they will prevent such consultation.
5. 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 areas of the two Contracting Parties which commences in their own area.

When a designated airline of one Contracting Party has filed a tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party from whose area the tariff is to be applied, such tariff will 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 dates 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.

6. 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 areas of the two Contracting Parties commencing in the area of the other Contracting Party.
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 area of this other Contracting Party over the specified routes to the third parties.
8. Notwithstanding paragraph 6. above, where the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that a tariff for the carriage to its area falls within the categories described in paragraph 3. 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.
9. 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 areas 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 paragraphs 3. and 8. 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 area the cargo transportation commences within eight (8) days from registration, such registered cargo tariff will take effect on the indicated date of introduction.
10. 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 area the carriage originates shall prevail.
11. 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 area the tariff is to be applied.
12. 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/or cargo, including mail, coming from or destined for the area of the Contracting Party designating the airline. Provision of the carriage of passengers and/or cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the areas of the Contracting Parties shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the area 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 blocked-space and code-sharing 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 Party), the Contracting Parties 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 principles of this Agreement, and
 - (b) meet the requirement applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. The code-sharing airlines are required to file a 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 a 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 at least two 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 area of the other Contracting Party their 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 area of the other Contracting Party.
3. Subject to the laws and regulations in force in the respective area, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the area of the other Contracting Party an office or offices for promotion of air transportation and sale of the air transportation services.

ARTICLE 17

Provision of Information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airline to 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 18

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 19

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 when confirmed by an exchange of correspondence. The date of exchange of correspondence will be the date of delivery of the latter of these two correspondence.
2. Amendments to the Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon by the said authorities and enter into force when confirmed by an exchange of correspondence.

ARTICLE 20

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 third member as their chairman. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three 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 considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, 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 21

Registration

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

ARTICLE 22

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through appropriate 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 acknowledgement of the delivery of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties 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 23

Entry into force

1. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party by correspondence that the legal formalities required for approval of this Agreement have been compiled with. This Agreement shall enter into force on the date of delivery of the latter of these two notifications.
2. This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature.

Done at Prague on this 25th day of September 2001 in two originals in the Chinese, Portuguese, Czech and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of
the Macao Special Administrative Region
of the People's Republic of China

Ao Man Long

Secretary for Transport and
Public Works

For the Government of
the Czech Republic

Jaromir Schling

Minister of Transport
and Communications

ANNEX

Section I

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

Points in the Czech Republic — intermediate points — Macao Special Administrative Region — beyond points

Section II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Macao Special Administrative Region:

Macao Special Administrative Region — intermediate points — points in the Czech Republic — beyond 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 area of the Contracting Party designating the airline.
3. No points in inland of China, Taiwan and Hong Kong may be served either as intermediate points or beyond points.

DOHODA O LETECKÝCH SLUŽBÁCH MEZI VLÁDOU MACAA, ZVLÁŠTNÍ ADMINISTRATIVNÍ OBLASTI ČÍNSKÉ LIDOVÉ REPUBLIKY A VLÁDOU ČESKÉ REPUBLIKY

Vláda Macaa, zvláštní administrativní oblasti Čínské lidové republiky („Macao, zvláštní administrativní oblast“), která je řádně zmocněna uzavřít tuto dohodu Ústřední lidovou vládou Čínské lidové republiky a vláda České republiky, dále uváděné jako „smluvní strany“;

vedeny přáním sjednat dohodu za účelem rozvíjení leteckých služeb mezi a za Macaem, zvláštní administrativní oblastí a Českou republikou,

se dohodly takto:

ČLÁNEK 1

Definice

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz "letecké úřady" znamená v případě Macaa, zvláštní administrativní oblasti Úřad civilního letectví, a v případě České republiky Ministerstvo dopravy a spojů nebo, v obou případech, kteroukoli jinou osobu nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady;
- (b) 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;
- (c) výraz "území" ve vztahu k Macau, zvláštní administrativní oblasti zahrnuje Macajský poloostrov a ostrovy Taipa a Coloane a ve vztahu k České republice má význam, který je stanoven pro výraz "území" v článku 2 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví otevřené k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy a jakoukoli změnu příloh nebo Úmluvy podle jejich článků 90 a 94 (dále Úmluva);
- (d) výrazy "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článku 96 Úmluvy;
- (e) výraz "kapacita" ve vztahu k letadlu znamená užitečné zatížení letadla dosažitelné na lince nebo části linky; a 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 19 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a

všechna odvolání na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu.

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 bude určený letecký podnik nebo letecké podniky každé smluvní strany využívat při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách následující práva:
 - (a) létat bez přistání přes území druhé smluvní strany;
 - (b) přistávat na území druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní;
 - (c) nakládat a vykládat na území 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 první smluvní strany; a
 - (d) nakládat a vykládat v místech na územích třetích stran stanovených v Příloze cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené nebo pocházející z míst na území druhé smluvní strany, stanovených v Příloze.
3. Letecké podniky každé smluvní strany, jiné než ty, které jsou určeny podle článku 3 této dohody, budou 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 druhé smluvní strany cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek za úplaty nebo nájemné s určením pro jiné místo na území této druhé smluvní strany.

ČLÁNEK 3

Určení a provozní oprávnění

1. Každá smluvní strana má právo určit jeden nebo více leteckých podniků za účelem provozu dohodnutých služeb pro svoji potřebu a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem. Toto určení bude provedeno písemným oznámením mezi leteckými úřady obou smluvních stran. Nebude-li mezi leteckými úřady obou smluvních stran výslovně dohodnuto jinak, nebude pro každou jednotlivou linku určen více než jeden určený letecký podnik z každé smluvní strany.

2. Letecký úřad, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodlení, podle ustanovení odstavců 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. (a) Vláda České republiky 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 určeného leteckého podniku stanovených v článku 2 této dohody, v každém případě, kde není přesvědčena, že takový letecký podnik je zapsán do obchodního rejstříku a má hlavní sídlo obchodní činnosti v Macau, zvláštní administrativní oblasti;
(b) Vláda Macaa, zvláštní administrativní oblasti 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 určeného leteckého podniku stanovených v článku 2 této dohody, v každém případě, kde není přesvědčena, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku náleží České republice nebo jejím občanům.
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 provozního oprávnění

1. Letecký úřad každé smluvní strany bude mít 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:
 - (a.a) v případě vlády České republiky, v každém případě, kde není přesvědčena, že takový letecký podnik je zapsán do obchodního rejstříku a má hlavní sídlo obchodní činnosti v Macau, zvláštní administrativní oblasti; nebo
 - (a.b) v případě vlády Macaa, zvláštní administrativní oblasti, v každém případě, kde není přesvědčena, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola takového leteckého podniku náleží České republice nebo jejím občanům; nebo
 - (b) v případě, že takový letecký podnik nedodržuje zákony a předpisy smluvní strany, která poskytuje tyto práva; nebo
 - (c) jestliže takový letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.
2. Pokud nebude nutné provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, budou práva uvedená v odstavci 1. tohoto článku

uplatněna pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud nebude leteckými úřady dohodnuto jinak, budou tyto konzultace mezi leteckými úřady obou smluvních stran zahájeny do šedesáti (60) dnů od data požadavku učiněného kterýmkoliv leteckým úřadem.

ČLÁNEK 5

Uplatňování zákonů, předpisů a postupů

1. Zákony a předpisy jedné smluvní strany týkající se vstupu nebo výstupu letadel vykonávající mezinárodní letecké dopravní služby z jejího území, nebo provozu a navigace takových letadel při pobytu na tomto území se budou vztahovat na letadla leteckého podniku nebo leteckých podniků určených druhou smluvní stranou bez rozdílu, pokud jde o statní příslušnost, a musí být dodržovány těmito letadly při vstupu, výstupu a pobytu na území první smluvní strany.
2. Zákony a předpisy a postupy jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z jejího území, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, pasů, cel, měnových a zdravotních nebo hygienických opatření, se budou vztahovat na cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky dopravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území první smluvní strany.
3. Při uplatňování celních, přistěhovaleckých, karanténních a podobných předpisů nebude žádná smluvní strana dávat přednost svým vlastním nebo kterýmkoliv 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, že jejich závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy, tvoří nedílnou součást této dohody.
2. Smluvní strany budou zejména jednat 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 potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971.
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 budou, ve svých vzájemných vztazích, jednat v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a

označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči smluvním stranám; budou vyžadovat, aby provozovatelé letadel jejich registrace nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo obchodní činnosti nebo stálé sídlo na jejich území, a provozovatelé letišť na jejich území jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.

5. Každá smluvní strana souhlasí s tím, že může být požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně letectví uvedená výše v odstavci 4. vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na jejím území.
6. Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu budou účinně uplatňována 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 bude s porozuměním posuzovat 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, letecký úřad této smluvní strany může požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do jednoho (1) měsíce od data takové žádosti bude důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Bude-li to vyžadovat vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím měsíční lhůty.

ČLÁNEK 7

Bezpečnost letectví

1. Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané nebo potvrzené jednou ze smluvních stran a dosud mající platnost budou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provoz dohodnutých služeb za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální normy, stanovené podle Úmluvy.
2. Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat za platné pro účely letů nad svým územím osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům v případě České republiky a jejím vlastním obyvatelům v případě Macaa, zvláštní administrativní oblasti druhou smluvní stranou nebo jinou třetí stranou.
3. Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v kterékoli 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 neúčinně udržuje a vykonává v kterékoli oblasti bezpečnostní normy alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, tato smluvní strana oznámí 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 opravná opatření. Neuskutečnění příslušných opravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů, nebo v delší lhůtě která může být dohodnuta, bude představovat důvody pro uplatnění článku 4 této dohody.
5. Nehledě na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na službách do nebo z území druhé smluvní strany může, v době kdy se nachází na území druhé smluvní strany, být podrobeno inspekci oprávněnými zástupci 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 jsou neúčinně udržovány a vykonávány v kterékoli oblasti bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,smluvní strana provádějící inspekci bude, pro účely článku 33 Úmluvy, mít právo svobodně prohlásit, že požadavky, na základě kterých byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky za kterých má být letadlo provozováno, neodpovídají nebo nejsou vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.
7. 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, bude mít 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 okamžitá opatření jsou nezbytná pro bezpečný provoz leteckého podniku.
9. Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců 4. nebo 8. tohoto článku bude přerušeno jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

ČLÁNEK 8

Celní ustanovení, cla a daně

1. Každá smluvní strana osvobodí určený letecký podnik (podniky) druhé smluvní strany od dovozních omezení, cel, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných dávek a poplatků pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně alkoholu, tabáku, nápojů a jiných výrobků určených v omezeném množství k prodeji cestujícím za letu) a jiné věci, které jsou určeny k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany provozujícího dohodnuté služby, stejně tak jako tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky společnosti a obvyklý náborový materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.
2. Osvobození udělená podle tohoto článku se budou vztahovat na položky uvedené v odstavci 1. tohoto článku:
 - (a) dovezené na území jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem;
 - (b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany od příletu až do odletu z území druhé smluvní strany;
 - (c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území druhé smluvní strany a určené k použití při provozu dohodnutých služeb; a to bez ohledu na to, zda tyto položky jsou používány nebo spotřebovány zcela nebo zčásti na území smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nebudou zcizovány na území 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 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 budou vztahovat i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany vstoupí v ujednání s jiným leteckým podnikem o zápůjčce nebo přenechání na území druhé smluvní strany za předpokladu, že takový jiný letecký podnik požívá stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové zápůjčky a přenechání budou oznámeny leteckým podnikem příslušným celním úřadům.

ČLÁNEK 9

Užívání letišť a leteckých zařízení

1. Poplatky uložené na území jedné smluvní strany určenému leteckému podniku druhé smluvní strany za použití letišť, leteckých navigačních a jiných zařízení nebudou vyšší než poplatky ukládané jeho vlastnímu 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, konajícimu podobné mezinárodní letecké dopravní služby, při užívání letišť, letových cest, leteckých provozních služeb a s nimi souvisejících zařízení nacházejících se pod její kontrolou.
3. Každá smluvní strana bude podporovat konzultace o užitelských poplatcích mezi svými k vyměřování poplatků oprávněnými orgány 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 budou předány uživatelům v přiměřené lhůtě, aby měli možnost vyjádřit své stanovisko dříve než budou změny uskutečněny.

ČLÁNEK 10

Tranzit

Cestující v přímém tranzitu přes území smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, budou 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 budou osvobozeny 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 první smluvní strany bude mít určený letecký podnik nebo letecké podniky druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území první smluvní strany; buď přímo nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů, a kterákoli osoba bude moci svobodně zakoupit tuto přepravu v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně, uznané devizovými předpisy platnými na daném území.
2. Určené letecké dopravní podniky smluvních stran budou mít právo přepočítat a převést na své území přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území druhé smluvní strany ve volně směnitelné měně. Přepočet a převod bude uskutečněn bez omezení podle převládajícího tržního devizového kurzu pro tyto transakce, platného v den převodu. V případě, že převládající tržní devizový kurz neexistuje, přepočet a převod bude uskutečněn bez omezení podle úředního přepočítacího kurzu, platného v den převodu. Skutečný převod bude proveden bez prodlení a nebude podléhat jakýmkoli poplatkům s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.
3. V případě, že platby mezi smluvními stranami budou upraveny zvláštní dohodou, bude použita tato zvláštní dohoda.

ČLÁNEK 12

Tarify

1. Výraz "tarif", užívaný 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 služby zahrnuté v této Dohodě budou stanoveny v přiměřené výši, přičemž bude náležitě přihlíženo ke všem významným činitelům jako jsou zájmy uživatelů, náklady na provoz, povaha 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 budou považovat 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 podpore nebo mají za následek cenový dumping.
4. Žádný z leteckých úřadů obou smluvních stran nebude požadovat od svých určených leteckých podniků, aby prováděly před předložením tarifů ke schválení konzultace s jinými leteckými podniky, ale rovněž nebude bránit takovým konzultacím.
5. Tarify budou předloženy určeným leteckým podnikem nejméně třicet (30) dnů před navrhovaným datem účinnosti u leteckých úřadů obou smluvních stran. Letecký úřad může schválit nebo neschválit předložený tarif pro jednosměrnou nebo zpáteční cestu mezi územími obou smluvních stran pro dopravu začínající na jeho vlastním území.

Když určený letecký podnik jedné smluvní strany předloží tarif leteckému úřadu druhé smluvní strany, z jehož území má být takový tarif platný, tento tarif bude 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 bude považovat 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.

6. Žádný z leteckých úřadů nepodnikne jednostranný krok, aby zabránil zavedení navrhovaných tarifů, nebo prodloužení platnosti stávajících tarifů platných pro přepravu mezi územími obou smluvních stran, začínající na území druhé smluvní strany.
7. Na požádání určený letecký podnik jedné smluvní strany oznámí leteckému úřadu druhé smluvní strany tarify pro přepravu začínající na území této druhé smluvní strany po stanovených linkách do třetích stran.

8. Nehledě na odstavec 6. tohoto článku, pokud se letecký úřad kterékoli smluvní strany domnívá, že tarif pro přepravu směrem na jeho území spadá do kategorií popsanych v odstavci 3. tohoto článku, oznámí svůj nesouhlas leteckému úřadu a určenému leteckému podniku druhé smluvní strany co nejdříve, nejpozději však čtrnácti (14) dnů od data obdržení předloženého tarifu.
9. Letecké úřady obou smluvních stran nebudou požadovat předložení tarifů ke schválení v případě tarifů pro dopravu zboží mezi místy na územích smluvních stran, avšak určené letecké podniky je budou registrovat nejméně čtrnáct (14) dní před navrhovaným datem účinnosti u leteckých úřadů obou smluvních stran za účelem posouzení podle odstavců 3. a 8. tohoto článku. Pokud neobdrží příslušný určený letecký podnik oznámení o nesouhlasu s výše uvedenými tarify pro dopravu zboží od leteckého úřadu smluvní strany na jehož území doprava zboží začíná do osmi (8) dnů od registrace, takto registrované tarify pro dopravu zboží nabudou účinnosti k uvedenému datu zavedení.
10. 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 jehož území přeprava začíná.
11. Určené letecké podniky budou mít právo tarifního vyrovnání a používat tarify schválené jakémukoli leteckému podniku, včetně charterových cen, mezi kterýmkoli párem míst vyskytujícím se na linkách stanovených v Příloze. Tarif používaný v souladu s ustanovením tohoto odstavce bude oznámen pro informaci leteckému úřadu smluvní strany z jehož území bude používán nejpozději v den jeho zavedení.
12. Letecký úřad každé smluvní strany bude mít právo vyšetřovat porušení tarifů a prodejních podmínek kterýmkoli leteckým podnikem, zprostředkovatelem pro dopravu cestujících nebo zboží, organizátorem zájezdů nebo zasilatelem.

ČLÁNEK 13

Kapacita

1. Určené letecké podniky každé smluvní strany budou mít řádnou a stejnou příležitost k provozu leteckých dopravních služeb na jakékoli lince stanovené v Příloze k této dohodě.
2. Při provozování dohodnutých služeb budou určené letecké podniky každé smluvní strany brát v úvahu zájmy určených leteckých podniků druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování služeb, které tyto podniky zajišťují na zcela nebo zčásti shodných linkách.
3. Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran budou v úzkém vztahu k požadavkům veřejnosti na dopravu na stanovených linkách a budou mít za přednostní cíl poskytnout, při přiměřeném využití prostoru, kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na dopravu cestujících a/nebo zboží včetně poštovních zásilek, pocházejících z nebo určených pro území smluvní strany,

která určila letecký podnik. Zabezpečení dopravy cestujících a/nebo zboží včetně poštovních zásilek, jak naložených tak vyložených v těch místech stanovených linek, jiných než jsou místa na územích smluvních stran, bude provedeno v souladu s obecnými zásadami, že kapacita bude ve vztahu k:

- (a) dopravním požadavkům na území a z území smluvní strany, která určila letecký podnik;
- (b) dopravním požadavkům oblasti, kterou dohodnuté služby prolétávají po přihlédnutí k dopravním službám provozovaným leteckými podniky jiných států této oblasti; a
- (c) požadavkům vyplývajícím z provozu leteckých podniků.

ČLÁNEK 14

Společné označování linek

1. Při provozování nebo nabízení k prodeji leteckých služeb na stanovených linkách může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany vstoupit do ujednání o vyblokování prostoru (blocked-space) a společném označování linek (code-sharing) s:
 - (a) leteckým podnikem nebo podniky kterékoli smluvní strany;
 - (b) leteckým podnikem nebo podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávnila nebo nedovolila srovnatelné ujednání mezi leteckými podniky druhé smluvní strany a jinými leteckými podniky na službách do, z a přes třetí stranu, mají 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 zásady této dohody, a
 - (b) splňují požadavky uplatňované na taková ujednání leteckými úřady obou smluvních stran.
3. Požaduje se, aby letecké podniky užívající společné označení předložily návrh code-sharing a blocked-space ujednání leteckým úřadům obou smluvních stran nejméně čtyřicet pět (45) dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. Tato code-sharing a blocked-space ujednání 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 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, bude žádat povolení od leteckého úřadu druhé smluvní strany. Takový požadavek bude obvykle předložen alespoň dva pracovní dny před provedením takových letů.

ČLÁNEK 16

Zastoupení leteckého podniku

1. Určený letecký podnik jedné smluvní strany bude mít povoleno na základě reciprocity vyslat a udržovat na území druhé smluvní strany svého zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.
2. Zástupce a personál budou podléhat právním předpisům platným na území druhé smluvní strany.
3. Určené letecké podniky obou smluvních stran, podle právních předpisů platných na příslušném území, budou mít právo zřizovat na území druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.

ČLÁNEK 17

Poskytování údajů

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne, nebo zajistí, aby jím určený letecký podnik poskytl 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 18

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 ke kterémukoli problému, týkajícího 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 19

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 po potvrzení výměnou písemných oznámení. Datum výměny písemných oznámení bude datum doručení pozdější z těchto dvou písemných oznámení.

2. Změny v Příloze k této dohodě mohou být dohodnuty přímo mezi leteckými úřady smluvních stran. Budou prozatímně prováděny od data dohodnutého těmito leteckými úřady a vstoupí v platnost po potvrzení výměnou písemných oznámení.

ČLÁNEK 20

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 mezi smluvními stranami.
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 bude, na základě žádosti kterékoliv smluvní strany, předložen k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců.
4. Tento rozhodčí soud bude ustaven následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tito dva členové se poté dohodnou a jmenují třetího člena jako předsedu. Členové budou jmenováni do dvou měsíců a předseda do tří 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, aby učinil nezbytná jmenování. Pokud se prezident domnívá, že je občanem státu, který nemůže být považovaný jako nestranný ve vztahu ke sporu 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 budou 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 21

Registrace

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

ČLÁNEK 22

Ukončení platnosti

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

ČLÁNEK 23

Vstup v platnost

1. Každá smluvní strana oznámí druhé smluvní straně písemným oznámením, že právně předepsané formalities pro schválení této dohody byly splněny. Tato dohoda vstoupí v platnost dnem doručení pozdějšího z těchto dvou oznámení.
2. Tato dohoda bude předběžně prováděna ode dne podpisu.

Dáno v Praze dne 25. září 2001 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce čínském, portugalském, českém a anglickém, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu bude rozhodující anglický text.

Za vládu

Macao, zvláštní administrativní
oblasti Čínské lidové republiky

Ao Man Long

Ministr dopravy a
veřejných prací

Za vládu

České republiky

Jaromír Schling

Ministr dopravy a spojů

PŘÍLOHA

Oddíl I

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky České republiky:
místa v České republice – mezilehlá místa – Macao, zvláštní administrativní oblast – místa
za

Oddíl II

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky Macaa, zvláštní administrativní oblasti:

Macao, zvláštní administrativní oblast – mezilehlá místa – místa v České republice – místa za

Poznámky

1. Linky mohou být provozovány v obou směrech.
2. Určený letecký podnik může na kterémkoli nebo všech letech vynechat přistání v kterémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají v místě na území smluvní strany, která letecký podnik určila.
3. Žádná místa ve vnitrozemí Číny, na Tchajwanu a v Hongkongu nemohou být obsluhována jako mezilehlá místa nebo místa za.



印務局

Imprensa Oficial

每份價銀五十五元正

PREÇO DESTE NÚMERO \$ 55,00