PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 36/2003

de 5 de Junho

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *b*), da Constituição, o seguinte:

É ratificado o Acordo de Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República Eslovaca, assinado em Bratislava em 5 de Junho de 2001, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 51/2003, em 13 de Março de 2003.

Assinado em 26 de Maio de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 28 de Maio de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso.*

Declaração de Rectificação n.º 8/2003

Por ter sido publicado com inexactidão no *Diário da República,* 1.ª série-A, n.º 119, de 23 de Maio de 2003, o Decreto do Presidente da República n.º 32/2003, de 23 de Maio, rectifica-se que onde se lê «em 26 de Setembro de 2002, aprovado, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República» deve ler-se «em 26 de Setembro de 2002, aprovado pela Resolução da Assembleia da República».

Secretaria-Geral da Presidência da República, 28 de Maio de 2003. — Pelo Secretário-Geral, a Directora de Serviços Administrativos e Financeiros, *Graça Ferreira.*

Declaração de Rectificação n.º 9/2003

Por ter sido publicado com inexactidão no *Diário da República,* 1.ª série-A, n.º 119, de 23 de Maio de 2003, o Decreto do Presidente da República n.º 35/2003, de 23 de Maio, rectifica-se que onde se lê «em 12 de Novembro de 2001, aprovado, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República» deve ler-se «em 12 de Novembro de 2001, aprovado pela Resolução da Assembleia da República».

Secretaria-Geral da Presidência da República, 28 de Maio de 2003. — Pelo Secretário-Geral, a Directora de Serviços Administrativos e Financeiros, *Graça Ferreira.*

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 51/2003

Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República Eslovaca, assinado em Bratislava em 5 de Junho de 2001.

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *i*) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo de Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República Eslovaca, assinado em Bratislava em 5 de Junho de 2001, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa, eslovaca e inglesa, se publica em anexo à presente resolução.

Aprovada em 13 de Março de 2003.

O Presidente da Assembleia da República, *João Bosco Mota Amaral.*

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA ESLOVACA

A República Portuguesa e a República Eslovaca, daqui em diante designadas por «Partes Contratantes»:

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;

Desejando desenvolver a cooperação na área do transporte aéreo;

Desejando estabelecer as bases necessárias para a operação de serviços aéreos regulares:

acordaram o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

1 — Para efeitos do presente Acordo, salvo se o texto o indicar de outro modo:

a) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil e, no caso da República Eslovaca, significa o Ministério dos Transportes, Correios e Telecomunicações, Departamento de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções actualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

b) A expressão «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adoptado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes Contratantes;

c) A expressão «empresa designada» significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º do presente Acordo;

d) A expressão «território», tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2.º da Convenção;

e) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;

f) A expressão «tarifa» significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio; e

g) A expressão «anexo» significa o quadro de rotas apenso ao presente Acordo e todas as cláusulas ou notas constantes desse anexo.

2 — O anexo ao presente Acordo é considerado uma parte inseparável do mesmo.

Artigo 2.º

Direitos de exploração

1 — Cada Parte Contratante concede às empresas designadas da outra Parte Contratante os seguintes direitos relativamente aos seus serviços aéreos internacionais regulares e não regulares:

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no seu território.

2 — Cada Parte Contratante concede às empresas designadas da outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares, nas rotas especificadas na secção apropriada do quadro de rotas apenso ao presente Acordo. Tais serviços e rotas são daqui em diante designados, respectivamente, «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, as empresas, designadas de cada Parte Contratante usufruirão, para além dos direitos especificados no parágrafo 1 deste artigo, e sob reserva das disposições do presente Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte Contratante, nos pontos especificados para essa rota no quadro de rotas do presente Acordo, com o fim de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio.

3 — Nenhuma disposição do parágrafo 2 deste artigo poderá ser entendida como conferindo às empresas designadas de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio transportados contra remuneração ou em regime de contrato de fretamento e destinados a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

4 — As empresas de cada Parte Contratante, para além das designadas sob o artigo 3.º do presente Acordo, usufruirão também dos direitos especificados no parágrafo 1, alíneas *a*) e *b*), do presente artigo.

5 — Se por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias as empresas designadas de uma Parte Contratante não puderem operar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte Contratante deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos das rotas, incluindo a concessão de direitos pelo período de tempo que for necessário, por forma a propiciar a viabilidade da operação. As disposições deste parágrafo deverão ser aplicadas sem discriminação entre as empresas designadas das Partes Contratantes.

Artigo 3.º

Designação e autorização de operação de empresas

1 — Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas. A notificação desta designação deverá ser feita, por escrito, pelas autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que tiver designado a empresa às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

2 — Uma vez recebida esta notificação, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante deverão, sob reserva das disposições dos parágrafos 3 e 4 deste artigo, conceder sem demora às empresas designadas a autorização de exploração apropriada.

3 — As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que as empresas designadas pela outra Parte Contratante demonstrem estar em condições de satisfazer os requisitos estabelecidos nas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados por essas autoridades à exploração dos serviços aéreos internacionais, em conformidade com as disposições da Convenção.

4 — Cada Parte Contratante terá o direito de recusar conceder a autorização de exploração referida no parágrafo 2 deste artigo ou de impor as condições que julgar necessárias para o exercício por uma empresa designada dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo, sempre que a referida Parte Contratante tenha razões para crer que uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa empresa não pertencem à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus.

5 — A empresa de transporte aéreo assim designada e autorizada poderá, a qualquer momento, iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que tenham sido aprovados os programas de exploração e as tarifas estejam em vigor, relativamente a esses serviços, de acordo com o disposto, respectivamente, no artigo 14.º e no artigo 18.º do presente Acordo.

6 — Cada Parte Contratante terá o direito de retirar, através de notificação escrita à outra Parte Contratante, a designação das suas empresas e de as substituir designando outras empresas.

Artigo 4.º

Revogação, suspensão e limitação de direitos

1 — As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes terão o direito de revogar uma autorização de exploração ou de suspender o exercício, pela empresa designada pela outra Parte Contratante, dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo ou ainda de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias:

a) Sempre que não tenha sido demonstrado que uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa empresa pertencem à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus; ou
b) No caso de a empresa deixar de cumprir as leis ou regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos; ou
c) No caso de a empresa deixar de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições estabelecidas no presente Acordo.

2 — Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste artigo forem necessárias para evitar novas infracções às leis ou regulamentos, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra

Parte Contratante. Tais consultas deverão efectuar-se no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo se acordado de outro modo.

Artigo 5.º

Aplicação de leis e regulamentos de entrada e saída

1 — As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves de ambas as Partes Contratantes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território da primeira Parte Contratante.

2 — As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário, serão cumpridos pela empresa da outra Parte Contratante ou em nome desses passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio à entrada, à saída ou enquanto permanecerem no território dessa Parte Contratante.

3 — Nenhuma Parte Contratante poderá conceder qualquer preferência à sua própria empresa relativamente às empresas da outra Parte Contratante na aplicação das leis e regulamentos referidos neste artigo.

Artigo 6.º

Isenção de direitos aduaneiros, impostos e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços internacionais pelas empresas designadas de qualquer das Partes Contratantes, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção, impostos e outros direitos, à chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efectuada nesse território.

2 — Quer os produtos referidos no parágrafo 1 do presente artigo sejam ou não usados ou consumidos, na sua totalidade ou em parte no território da Parte Contratante que concede a isenção, desde que estes não sejam alienados no território da referida Parte Contratante, as isenções concedidas pelo presente artigo serão aplicadas aos produtos:

a) Introduzidos no território de uma Parte Contratante por uma empresa designada da outra Parte Contratante, ou em nome da empresa designada;
b) Existentes a bordo das aeronaves de uma empresa designada de uma das Partes Contratantes, desde que cheguem ou deixem o território da outra Parte Contratante; e
c) Embarcados nas aeronaves de uma empresa designada de uma das Partes Contratantes, no território da outra Parte Contratante, e para utilização a bordo de aeronaves à partida em serviço internacional.

Aos produtos referidos nas alíneas *a*), *b*) e *c*) acima mencionados pode ser exigido que sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

3 — O equipamento normal de bordo, bem como os produtos e provisões normalmente existentes a bordo das aeronaves de uma empresa designada de qualquer das Partes Contratantes, só poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com o consentimento das respectivas autoridades aduaneiras. Nesse caso, poderão ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

4 — As isenções previstas no presente artigo serão também aplicáveis nos casos em que as empresas designadas de qualquer Parte Contratante tenham entrado em acordos com outra empresa ou empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte Contratante, dos produtos especificados nos parágrafos 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte Contratante.

Artigo 7.º

Taxas de utilização

As taxas pela utilização dos aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea impostas por uma Parte Contratante às empresas designadas da outra Parte Contratante não deverão ser mais elevadas que as taxas a ser pagas pelas aeronaves nacionais que explorem serviços regulares internacionais semelhantes. Essas taxas deverão ser adequadas e razoáveis e deverão ser baseadas em princípios económicos sãos.

Artigo 8.º

Passageiros e carga em trânsito directo

Os passageiros, bagagem e carga em trânsito directo através do território de qualquer das Partes Contratantes e que não abandonem a área do aeroporto reservada a esse fim serão apenas sujeitos, com excepção do que diz respeito a medidas de segurança contra actos de interferência ilícita, tais como a violência e pirataria aérea, a um controlo simplificado. A bagagem e a carga em trânsito directo deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, impostos de outras taxas similares.

Artigo 9.º

Reconhecimento de certificados e licenças

1 — Os certificados de aeronavigabilidade, certificados de aptidão e licenças emitidos ou validados por uma das Partes Contratantes dentro do seu prazo de validade serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, para efeitos de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou validados em conformidade com os padrões estabelecidos na Convenção.

2 — Cada Parte Contratante reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, os certificados de aptidão e as licenças concedidos a qualquer dos seus nacionais pela outra Parte Contratante.

Artigo 10.º

Segurança da aviação civil

1 — Em conformidade com os direitos e obrigações que lhes são conferidos pela lei internacional, as Partes Contratantes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com a lei internacional, as Partes Contratantes deverão, em particular, actuar em conformidade com o disposto na Convenção Referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970, e na Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971, e em qualquer acordo sobre segurança na aviação que se torne vinculativo para ambas as Partes Contratantes.

2 — As Partes Contratantes prestar-se-ão mutuamente, sempre que pedida, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3 — Nas suas relações mútuas as Partes Contratantes actuarão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que sejam aplicáveis às Partes Contratantes; estas exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território ou operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios ou tenham a sua sede e os operadores de aeroportos situados no seu território actuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.

4 — Cada Parte Contratante aceita que tais operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação referidas no parágrafo 3, exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará a aplicação efectiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte Contratante relativo à adopção de adequadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça determinada.

5 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes ajudar-se-ão mutuamente através da facilitação de comunicações e da adopção de outras medidas apropriadas com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

Artigo 11.º

Representação e actividades comerciais

1 — As empresas designadas de cada Parte Contratante poderão:

a) Estabelecer no território da outra Parte Contratante representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes assim como outras facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo;
b) Estabelecer e manter no território da outra Parte Contratante — em conformidade com as leis e regulamentos dessa outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego — pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo; e
c) Proceder no território da outra Parte Contratante à venda de transporte aéreo e, se as empresas assim o desejarem, através dos seus agentes.

2 — Cada empresa poderá proceder à venda desse transporte, na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com os regulamentos de câmbio em vigor, sendo, na mesma medida, qualquer pessoa livre para adquirir esse transporte.

3 — No exercício das actividades comerciais os mesmos princípios deverão ser aplicados às empresas designadas de ambas as Partes Contratantes. As autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que as representações das empresas designadas da outra Parte Contratante possam exercer as suas actividades de forma regular.

Artigo 12.º

Conversão e transferência de lucros

Cada Parte Contratante concede às empresas designadas da outra Parte Contratante o direito de livre transferência, à taxa de câmbio oficial, dos excedentes das receitas sobre as despesas auferidos por essas empresas e relacionados com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio. Na ausência de disposições adequadas de um acordo sobre pagamentos, a transferência acima mencionada será efectuada em moedas convertíveis, segundo as leis nacionais e os regulamentos aplicáveis em matéria cambial.

Artigo 13.º

Capacidade

1 — As empresas designadas de ambas as Partes Contratantes terão justa e igual oportunidade de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas entre os seus respectivos territórios.

2 — Na exploração dos serviços acordados, as empresas designadas de cada Parte Contratante deverão ter em consideração os interesses das empresas designadas da outra Parte Contratante, por forma a não afectar indevidamente os serviços prestados por esta última na totalidade ou parte das mesmas rotas.

3 — Os serviços acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes Contratantes deverão manter uma estreita relação com a procura de transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objectivo principal a

oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, do transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, embarcados ou desembarcados no território da Parte Contratante que tenha designado as empresas.

4 — A frequência e a capacidade a oferecer no transporte entre os respectivos territórios serão notificadas às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

5 — A exploração do transporte de passageiros, bagagem, carga e correio embarcados no território da outra Parte Contratante e desembarcados em pontos em terceiros países nas rotas especificadas ou vice-versa será efectuada de acordo com os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adequar:

a) Exigências de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte Contratante que designou a empresa;
b) Exigências de tráfego da área que o serviço acordado atravessa, tendo em consideração os outros serviços de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas dos Estados compreendidos nessa área; e
c) Exigências de uma exploração económica dos serviços considerados.

6 — A frequência e a capacidade a oferecer no transporte de passageiros, bagagem, carga e correio mencionado no parágrafo 5 ficarão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

7 — No caso de as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não chegarem a acordo sobre a capacidade submetida ao abrigo do parágrafo 6, a questão será resolvida em conformidade com o artigo 19.º do presente Acordo.

8 — Se da análise as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do parágrafo 5, a capacidade que poderá ser oferecida pelas empresas designadas das Partes Contratantes não deverá exceder o total da capacidade, incluindo as variações sazonais, previamente acordadas.

Artigo 14.º

Aprovação dos horários e outras condições de operação

1 — Os horários dos serviços acordados e, de uma forma geral, as condições da sua operação deverão ser submetidos pelas empresas designadas de uma Parte Contratante à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante pelo menos 30 dias antes da data prevista para a sua entrada em vigor. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação será igualmente submetida, para aprovação, às autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2 — Para alterações menores *ad hoc* ou em caso de voos suplementares *ad hoc,* as empresas designadas de uma Parte Contratante deverão pedir prévia autorização às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante pelo menos quatro dias úteis antes da operação programada. Em casos especiais, este prazo limite poderá ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

Artigo 15.º

Segurança aérea

1 — Cada Parte Contratante pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adopção pela outra Parte Contratante dos padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, com a aeronave ou com as condições da sua operação. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de 30 dias após o referido pedido.

2 — Se, na sequência de tais consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não mantém nem aplica efectivamente padrões de segurança pelo menos iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte Contratante tomar as necessárias medidas correctivas. A não aplicação pela outra Parte Contratante das medidas adequadas, no prazo de 15 dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º do presente Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações mencionadas no artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave das empresas designadas de uma Parte Contratante que opere serviços de ou para o território da outra Parte Contratante pode, enquanto permanecer no território da outra Parte Contratante, ser objecto de uma inspecção realizada por representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e no exterior da aeronave a fim de verificar não só a validade dos documentos e da sua tripulação, bem como o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (neste artigo mencionado como «inspecções de placa»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4 — Se na sequência desta inspecção de placa ou de uma série de inspecções de placa surgirem:

a) Sérias suspeitas de que uma aeronave ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção; ou
b) Sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e sobre a aplicação efectiva dos padrões de segurança estabelecidos pela Convenção;

a Parte Contratante que efectuou a inspecção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos, certificados ou as licenças emitidas ou validadas para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — Nos casos em que, para efeitos de uma inspecção de placa a uma aeronave operada por uma empresa designada de uma Parte Contratante, nos termos do parágrafo 3 acima mencionado, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte Contratante é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no parágrafo 4 supra e de obter as conclusões referidas nesse artigo.

6 — Cada Parte Contratante, reserva-se o direito de suspender ou alterar, imediatamente, a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte Contratante caso a primeira Parte Contratante conclua, quer na sequência de uma inspecção de placa, de uma série

de inspecções de placa, de recusa no acesso para efectuar uma inspecção de placa e ainda na sequência de consultas de qualquer outra forma, que uma acção imediata é essencial à segurança da operação da empresa.

7 — Qualquer acção tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos 2 ou 6 acima mencionados será interrompida assim que o fundamento para essa acção deixe de existir.

Artigo 16.º

Sistemas informatizados de reserva

Cada Parte Contratante aplicará, no seu território, o Código de Conduta para a Regulamentação e a Operação dos Sistemas Informatizados de Reserva da OACI, de acordo com outras normas e obrigações aplicáveis relativas a sistemas informatizados de reserva.

Artigo 17.º

Fornecimento de estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante deverão fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.

Artigo 18.º

Tarifas

1 — As tarifas a aplicar pelas empresas designadas de uma Parte Contratante para o transporte com destino ao ou à partida do território da outra Parte Contratante serão fixadas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as tarifas das outras empresas que operem no todo ou parte da mesma rota.

2 — As tarifas a que se refere o parágrafo 1 deste artigo serão, na medida do possível, acordadas entre as empresas designadas das duas Partes Contratantes, após consulta, se necessário, com outras empresas que explorem toda ou parte da mesma rota, devendo tal acordo ser realizado, sempre que possível, mediante recurso aos procedimentos da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) para a fixação de tarifas.

3 — As tarifas assim acordadas serão submetidas, para aprovação, às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos 30 dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido sob reserva da concordância das referidas autoridades.

4 — Esta aprovação poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das autoridades aeronáuticas tiver manifestado o seu desacordo no prazo de 21 dias a contar da data da apresentação das tarifas, nos termos do parágrafo 3 deste artigo, estas serão consideradas aprovadas. No caso de redução do prazo para apresentação das tarifas, como previsto no parágrafo 3 deste artigo, as autoridades aeronáuticas poderão acordar num prazo inferior a 21 dias para notificação de qualquer desaprovação.

5 — Se não for possível chegar a acordo sobre uma tarifa nos termos do parágrafo 2 deste artigo ou se, durante o prazo aplicável nos termos do parágrafo 4 deste artigo, uma das autoridades aeronáuticas notificar a outra autoridade aeronáutica da sua desaprovação de uma tarifa acordada em conformidade com as disposições do parágrafo 2, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão esforçar-se por fixar a tarifa de comum acordo.

6 — Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a acordo sobre a aprovação de qualquer tarifa que lhes tenha sido submetida nos termos do parágrafo 3 deste artigo, ou sobre a fixação de qualquer tarifa nos termos do parágrafo 5 deste artigo, o diferendo deverá ser solucionado de harmonia com as disposições do artigo 22.º do presente Acordo relativas à resolução de diferendos.

7 — Qualquer tarifa fixada em conformidade com as disposições deste artigo continuará em vigor até que uma nova tarifa seja fixada. A validade de uma tarifa não poderá, todavia, ser prorrogada, por força deste parágrafo, por um período superior a 12 meses a contar da data em que deveria ter expirado.

Artigo 19.º

Consultas

1 — A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à implementação e aplicação do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão, sempre que necessário, a pedido de qualquer das Partes Contratantes.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de 60 dias a contar da data em que a outra Parte Contratante recebeu o pedido apresentado, por escrito, a menos que de outro modo seja acordado por ambas as Partes Contratantes.

Artigo 20.º

Modificação do Acordo

1 — Se qualquer das Partes Contratantes considerar conveniente modificar qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar uma consulta à outra Parte Contratante. Tal consulta deverá ter início no prazo de 60 dias a contar da data em que a outra Parte Contratante recebeu o pedido apresentado, por escrito, a menos que outro modo seja acordado por ambas as Partes Contratantes.

2 — Qualquer alteração ou modificação do presente Acordo será acordada entre as Partes Contratantes, em conformidade com as suas próprias disposições constitucionais, e entrará em vigor quando for confirmada por troca de notas diplomáticas.

3 — As alterações ao anexo poderão ter lugar por escrito por entendimento directo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

Artigo 21.º

Conformidade com convenções multilaterais

O presente Acordo e o seu anexo serão considerados alterados sem necessidade de acordo suplementar na medida necessária à sua conformidade com qualquer convenção multilateral ou acordo que venha a vincular ambas as Partes Contratantes.

Artigo 22.º

Resolução de diferendos

1 — Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do pre-

sente Acordo, as Partes Contratantes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo através de negociações directas.

2 — Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução através de negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma pessoa ou organismo, ou tal diferendo poderá, a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes, ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado um por cada Parte Contratante e o terceiro designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de 60 dias a contar da data da recepção por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação da outra Parte Contratante, feita por via diplomática, solicitando a arbitragem do diferendo, e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de 60 dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o presidente do conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, designar um árbitro ou árbitros conforme for necessário. Nessa circunstância, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um terceiro Estado e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

3 — As Partes Contratantes comprometem-se a aceitar qualquer decisão tomada ao abrigo do parágrafo 2 deste artigo.

4 — Se e na medida em que qualquer uma das Partes Contratantes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes Contratantes não acatar a decisão proferida nos termos do parágrafo 2 deste artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos e privilégios que, por força do presente Acordo, tenha concedido à Parte Contratante em falta.

5 — Cada uma das Partes Contratantes pagará as despesas do árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais pelas Partes Contratantes.

Artigo 23.º

Denúncia

1 — A validade deste Acordo é por um período de tempo ilimitado.

2 — Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o momento, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o Acordo terminará 12 meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação da denúncia for retirada por mútuo acordo antes de expirar aquele prazo. Caso a outra Parte Contratante não acuse a recepção da notificação, esta será considerada como tendo sido recebida 14 dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

3 — No caso em que qualquer das empresas designadas esteja a operar os serviços acordados, a validade do Acordo prorrogar-se-á até ao fim do período do programa de horários aprovado.

Artigo 24.º

Registo

Este Acordo e qualquer alteração ao mesmo serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 25.º

Entrada em vigor

O presente Acordo entrará em vigor quando as Partes Contratantes se notificarem mutuamente, por troca de notas diplomáticas, de que foram cumpridas as respectivas formalidades constitucionais.

Ao entrar em vigor, o presente Acordo substituirá o Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República Socialista da Checoslováquia e o Governo da República Portuguesa, assinado em 15 de Janeiro de 1976, em Praga, no que diz respeito às relações entre a República Eslovaca e a República Portuguesa.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Bratislava no dia 5 de Junho de 2001, em duplicado, nas línguas eslovaca, portuguesa e inglesa, sendo cada texto igualmente autêntico. Em caso de qualquer divergência quanto à interpretação ou aplicação do presente Acordo, prevalecerá o texto em inglês.

Pela República Portuguesa:

Pela República Eslovaca:

ANEXO

Secção 1

Rotas a serem operadas em ambos os sentidos pelas empresas designadas pela República Portuguesa:

Pontos em Portugal — pontos intermédios — Bratislava — pontos além.

Secção 2

Rotas a serem operadas em ambos os sentidos pelas empresas designadas pela República Eslovaca:

Pontos na Eslováquia — pontos intermédios — Lisboa — pontos além.

Notas

1 — As empresas designadas de cada Parte Contratante podem, em alguns ou em todos voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e ou além, desde que os serviços acordados nessa rota comecem ou terminem no território da Parte Contratante que designou a empresa.

2 — As empresas designadas de cada Parte Contratante podem seleccionar quaisquer pontos intermédios e ou além à sua própria escolha e podem mudar a sua selecção na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte Contratante.

3 — O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade nos pontos intermédios e ou além especificados será objecto de acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

DOHODA
MEDZI PORTUGALSKOU REPUBLIKOU
A
SLOVENSKOU REPUBLIKOU
O LETECKEJ DOPRAVE

Portugalská republika a Slovenská republika (ďalej len "zmluvné strany")

ako zmluvné štáty Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, otvoreného k podpisu 7. decembra 1944 v Chicagu,

želajúc si rozvinúť spoluprácu v oblasti leteckej dopravy a vytvoriť nevyhnutný základ pre vykonávanie pravidelných leteckých dopravných služieb,

dohodli sa takto:

ČLÁNOK 1
POJMY

Na účely tejto dohody, ak nie je v texte uvedené inak :

a) pojem "vládne orgány civilného letectva" znamená v prípade Portugalskej republiky - Národný ústav civilného letectva a v prípade Slovenskej republiky - Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií, sekciu civilného letectva, alebo v obidvoch prípadoch akúkoľvek osobu alebo orgán, oprávnený vykonávať všetky alebo obdobné funkcie uvedených vládnych orgánov;

b) pojem "Dohovor" znamená Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, otvorený k podpisu 7. decembra 1944 v Chicagu a každý dodatok prijatý podľa článku 90 tohto Dohovoru, ako aj každú zmenu dodatkov alebo Dohovoru podľa článkov 90 a 94 Dohovoru, ak také dodatky alebo zmeny prijali obidve zmluvné strany;

c) pojem "určená letecká spoločnosť " znamená akúkoľvek leteckú spoločnosť, ktorá bola určená a oprávnená podľa článku 3 tejto dohody;

d) pojem "územie" má význam podľa článku 2 Dohovoru;

e) pojem "letecká dopravná služba", "medzinárodná letecká dopravná služba" "letecká spoločnosť" a "zastavenie nie na účely leteckej dopravnej služby" majú význam podľa článku 96 Dohovoru;

f) pojem "tarifa" znamená ceny účtované za prepravu cestujúcich, batožiny alebo nákladu a podmienky, pri ktorých sú tieto ceny platné, vrátane cien a podmienok pre sprostredkovateľa a za iné pomocné služby, s výnimkou úhrady alebo podmienok za prepravu pošty, a

g) pojem "Príloha" znamená Plán trás pripojený k tejto dohode a všetky klauzuly alebo poznámky v takej Prílohe.

2. Príloha tvorí neoddeliteľnú súčasť tejto dohody.

ČLÁNOK 2
PREPRAVNÉ PRÁVA

1. Každá zmluvná strana udelí určeným leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany na vykonávanie pravidelných medzinárodných leteckých dopravných služieb a nepravidelných služieb nasledovné práva:

a) prelietať nad územím jej štátu bez pristátia;

b) pristávať na území jej štátu nie na účely leteckej dopravy.

2. Každá zmluvná strana udelí určeným leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany práva ďalej stanovené v tejto dohode na účely vykonávania pravidelných medzinárodných leteckých dopravných služieb na trasách určených v príslušnej časti Plánu trás v Prílohe tejto dohody. Takéto služby a trasy sú ďalej len "dohodnuté služby" a "určené trasy". Pri vykonávaní dohodnutých služieb na určených trasách budú mať letecké spoločnosti určené jednou zmluvnou stranou okrem práv uvedených v odseku 1 tohto článku a podľa ustanovení tejto dohody aj právo pristávať na území štátu druhej zmluvnej strany v bodoch určených na trase v Pláne trás tejto dohody na účely nastúpenia a vystúpenia cestujúcich a naloženia alebo vyloženia nákladu a pošty.

3. Ustanovenia odseku 2 tohto článku nebudú považované za udelenie práva určeným leteckým spoločnostiam štátu jednej zmluvnej strany na nastúpenie cestujúcich, naloženie batožiny, nákladu a pošty, na území štátu druhej zmluvnej strany, ich prepravu za úhradu alebo nájomné, s cieľom ich vyloženia v inom bode na území štátu tejto druhej zmluvnej strany.

4. Letecké spoločnosti jednej zmluvnej strany iné než tie, ktoré sú určené podľa článku 3 tejto dohody, budú mať rovnaké práva podľa odseku 1 písm. a) a b) tohto článku.

5. Ak z dôvodu ozbrojeného konfliktu, politických rušivých udalostí alebo ich vývoja, alebo osobitných a neobvyklých okolností nemôže určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany vykonávať služby na svojich obvyklých trasách, vyvinie druhá zmluvná strana čo najväčšiu snahu na umožnenie pokračovania vykonávania takých služieb prostredníctvom vhodného nového usporiadania trás, vrátane udelenia práv na taký čas, ktorý je nevyhnutný pre umožnenie plynulej prevádzky. Ustanovenia tohto odseku budú pre určené letecké spoločnosti použité nediskriminačne.

ČLÁNOK 3
URČENIE LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ A PREVÁZKOVÉ POVOLENIE

1. Každá zmluvná strana má právo určiť jednu alebo viacero leteckých spoločností na účely vykonávania dohodnutých služieb na určených trasách. Také určenie sa uskutoční písomným oznámením vládnych orgánov civilného letectva, ktoré leteckú spoločnosť určili, vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany.

2. Po prijatí takého určenia vládne orgány civilného letectva druhej zmluvnej strany udelia bezodkladne, podľa ustanovení odsekov 3 a 4 tohto článku, určeným leteckým spoločnostiam príslušné prevádzkové povolenia.

3. Vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany môžu od leteckej spoločnosti určenej druhou zmluvnou stranou vyžadovať, aby preukázala svoju spôsobilosť plniť podmienky, stanovené vnútroštátnymi právnymi predpismi, obvykle a primerane uplatňovanými týmito vládnymi orgánmi civilného letectva na vykonávanie medzinárodných leteckých dopravných služieb podľa ustanovení Dohovoru.

4. Každá zmluvná strana má právo odmietnuť udeliť prevádzkové povolenie podľa odseku 2 tohto článku, alebo uložiť také podmienky, ktoré považuje za nevyhnutné pre vykonávanie práv leteckou spoločnosťou uvedených v článku 2 tejto dohody vždy, keď uvedená zmluvná strana nie je presvedčená, že prevažná časť vlastníctva a efektívna kontrola tejto leteckej spoločnosti patrí zmluvnej strane, ktorá leteckú spoločnosť určila, alebo jej štátnym príslušníkom.

5. Ak bola letecká spoločnosť takto určená a oprávnená, môže kedykoľvek začať vykonávať dohodnuté služby s podmienkou, že letové poriadky boli schválené a tarify pre tieto služby nadobudli platnosť podľa článkov 14 a 18 tejto dohody.

6. Každá zmluvná strana má právo písomne oznámiť druhej zmluvnej strane zrušenie určenia svojej leteckej spoločnosti a nahradiť ju určením inej leteckej spoločnosti.

ČLÁNOK 4
ODOBRATIE, POZASTAVENIE ALEBO OBMEDZENIE VÝKONU PRÁV

1. Vládne orgány civilného letectva každej zmluvnej strany majú právo odobrať prevádzkové povolenie alebo pozastaviť vykonávanie práv uvedených v článku 2 tejto dohody leteckej spoločnosti určenej druhou zmluvnou stranou, alebo uložiť také podmienky, ktoré považujú za nevyhnutné pre vykonávanie týchto práv:

a) ak nie sú presvedčené, že podstatná časť vlastníctva a efektívna kontrola tejto leteckej spoločnosti patrí zmluvnej strane, ktorá určila leteckú spoločnosť alebo štátnym príslušníkom takej zmluvnej strany, alebo

b) ak taká letecká spoločnosť nespĺňa vnútroštátne právne predpisy zmluvnej strany, ktorá jej udelila tieto práva, alebo

c) ak letecká spoločnosť nevykonáva dohodnuté služby podľa podmienok stanovených v tejto dohode.

2. Ak okamžité odobratie, pozastavenie alebo uloženie podmienok uvedených v odseku 1 tohto článku bude nevyhnutné z hľadiska zabránenia ďalším porušeniam vnútroštátnych právnych predpisov, takéto právo bude vykonané iba po konzultácii s druhou zmluvnou stranou. Také konzultácie sa uskutočnia v lehote tridsiatich (30) dní odo dňa prijatia návrhu na ich uskutočnenie, pokiaľ nebolo dohodnuté inak.

ČLÁNOK 5
UPLATŇOVANIE VNÚTROŠTÁTNYCH PRÁVNYCH PREDPISOV PRE VSTUP A COLNÉ VYBAVENIE

1. Vnútroštátne právne predpisy jednej zmluvnej strany týkajúce sa príletu, pobytu, alebo odletu lietadla prevádzkovaného v medzinárodnej leteckej navigácii, alebo prevádzky a navigácie takého lietadla na území jej štátu, platia pre lietadlo druhej zmluvnej strany na území štátu prvej zmluvnej strany od príletu až do odletu takého lietadla.

2. Vnútroštátne právne predpisy jednej zmluvnej strany týkajúce sa príletu, pobytu alebo odletu cestujúcich, posádky, batožiny, nákladu a pošty na palube lietadla z územia jej štátu, ako sú právne predpisy upravujúce vstup, colné vybavenie, imigráciu, pasy, clá a sanitárnu kontrolu, sú platné pre cestujúcich, posádku, batožinu, náklad alebo poštu leteckej spoločnosti druhej zmluvnej strany od príletu až do odletu z územia štátu tejto zmluvnej strany.

3. Žiadna zmluvná strana pri uplatňovaní vnútroštátnych právnych predpisov podľa tohto článku nezvýhodní svoje letecké spoločnosti pred určenými leteckými spoločnosťami štátu druhej zmluvnej strany.

ČLÁNOK 6
OSLOBODENIE OD CLA, DANÍ A INÝCH PLATIEB

1. Lietadlá určených leteckých spoločností štátu každej zmluvnej strany prevádzkované v medzinárodných leteckých dopravných službách, ako aj ich obvyklé vybavenie, náhradné dielce, zásoby palív a mazív, iné spotrebné technické zásoby a zásoby lietadla (vrátane potravín, nápojov a tabaku) nachádzajúce sa na palube takého lietadla, sú oslobodené od cla, inšpekčných poplatkov, daní a iných platieb za predpokladu, že po prílete na územie štátu druhej zmluvnej strany ostáva takéto vybavenie, zásoby a zásoby lietadla na jeho palube dovtedy, kým sa opäť nevyvezú alebo nespotrebujú na časti cesty vykonanej nad územím tohto štátu.

2. Bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú položky podľa odseku 1 tohto článku použité alebo spotrebované úplne alebo čiastočne na území štátu zmluvnej strany udeľujúcej oslobodenie, za predpokladu, že také položky nie sú odcudzené na území štátu uvedenej zmluvnej strany, budú oslobodenia podľa tohto článku uplatňované na položky:

a) dovezené na územie štátu jednej zmluvnej strany určenou leteckou spoločnosťou štátu druhej zmluvnej strany alebo v jej zastúpení,

b) ponechané na palube lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany po prílete alebo pri odlete z územia štátu druhej zmluvnej strany, a

c) naložené na palubu lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany na území štátu druhej zmluvnej strany a určené na použitie na palube odchádzajúceho lietadla prevádzkovaného v leteckých dopravných službách,

Materiály podľa písm. a), b) a c) tohto odseku môžu podliehať colnému dohľadu alebo môžu byť podrobené colnej kontrole.

3. Obvyklé vybavenie lietadla, ako aj materiály a zásoby obvykle ostávajúce na palube lietadla určenej leteckej spoločnosti jednej zmluvnej strany môžu byť vyložené na území štátu druhej zmluvnej strany iba so súhlasom colných orgánov tejto zmluvnej strany. V takom prípade sa môžu uskladniť pod dohľadom uvedených orgánov, kým sa opäť nevyvezú alebo sa s nimi podľa colných predpisov nenaloží inak.

4. Oslobodenia, ktoré umožňuje tento článok budú aj v situáciách, keď sa určené letecké spoločnosti jednej zmluvnej strany dohodnú s ďalšou leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami na prenájme alebo presune položiek, uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku, na území štátu druhej zmluvnej strany tak, že takáto ďalšia letecká spoločnosť alebo letecké spoločnosti majú podobné oslobodenia od tejto druhej zmluvnej strany.

ČLÁNOK 7
UŽÍVATELSKÉ POPLATKY

Poplatky za používanie letiska a zariadení a služieb leteckej navigácie účtované jednou zmluvnou stranou určeným leteckým spoločnostiam druhej zmluvnej strany nesmú prevyšovať poplatky platené domácim lietadlom vykonávajúcim podobné pravidelné medzinárodné letecké dopravné služby. Takéto poplatky musia byť spravodlivé a primerané a budú založené na osvedčených ekonomických princípoch.

ČLÁNOK 8
CESTUJÚCI A NÁKLAD V PRIAMOM TRANZITE

Cestujúci, batožina a náklad, ktorí sa nachádzajú v tranzite cez územie štátu zmluvnej strany a neopúšťajú priestory letiska na to určené, sa s výnimkou bezpečnostných opatrení proti činom protiprávneho zasahovania, ako sú násilné činy a vzdušné pirátstvo, podrobia zjednodušenej kontrole. Batožina a náklad v priamom tranzite sú oslobodené od cla, dane a iných platieb.

ČLÁNOK 9
UZNANIE OSVEDČENÍ A LICENCIÍ

1. Osvedčenia o letovej spôsobilosti lietadla, osvedčenia o spôsobilosti prevádzkovateľov a licencie, ktoré vydala alebo vyhlásila za platné jedna zmluvná strana, sú počas ich platnosti uznané za platné aj druhou zmluvnou stranou na účely vykonávania dohodnutých služieb na určených trasách za predpokladu, že také osvedčenia alebo licencie boli vydané alebo vyhlásené za platné podľa noriem stanovených podľa Dohovoru.

2. Každá zmluvná strana si však vyhradzuje právo na účel preletu nad územím jej štátu odmietnuť uznať osvedčenia o spôsobilosti prevádzkovateľov a licencie, ktoré ktorémukoľvek príslušníkovi jej štátu udelila druhá zmluvná strana.

ČLÁNOK 10
ZABEZPEČENIE OCHRANY V LETECKEJ DOPRAVE

1. V súlade so svojimi právami a povinnosťami podľa medzinárodného práva zmluvné strany potvrdzujú, že ich vzájomné záväzky na ochranu bezpečnosti civilného letectva proti činom protiprávneho zasahovania predstavujú neoddeliteľnú časť tejto dohody. Bez obmedzenia vykonávania svojich práv a záväzkov vyplývajúcich z medzinárodného práva budú zmluvné strany postupovať predovšetkým podľa ustanovení Dohovoru o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla, podpísaného 14. septembra 1963 v Tokiu, Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel, podpísaného 16. decembra 1970 v Haagu a Dohovoru o potláčaní protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva, podpísaného 23. septembra 1971 v Montreale alebo akoukoľvek inou dohodou o leteckej bezpečnosti, ktorá sa stane pre zmluvné strany záväznou.

2. Zmluvné strany si na požiadanie poskytnú všetku nevyhnutnú pomoc na zabránenie protiprávnemu zmocneniu sa civilných lietadiel a iným protiprávnym činom proti bezpečnosti takého lietadla, jeho cestujúcich a posádky, letísk a leteckých navigačných zariadení a akýmkoľvek iným útokom na bezpečnosť civilného letectva.

3. Zmluvné strany budú vo vzájomných vzťahoch konať podľa ustanovení o bezpečnosti letectva, ktoré boli prijaté Medzinárodnou organizáciou pre civilné letectvo a zaradené ako dodatky k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve do tej miery, do akej sú tieto bezpečnostné ustanovenia pre zmluvné strany použiteľné; môžu vyžadovať, aby u nich registrovaní dopravcovia alebo prevádzkovatelia lietadiel, ktorí vykonávajú svoju hlavnú činnosť alebo majú svoje stále sídlo na území ich štátu, a prevádzkovatelia letísk na území ich štátu, konali podľa týchto ustanovení o bezpečnosti letectva.

4. Každá zmluvná strana súhlasí s tým, že od takýchto prevádzkovateľov lietadiel možno vyžadovať dodržiavanie ustanovení o bezpečnosti letectva uvedených v odseku 3 tohto článku, požadovaných druhou zmluvnou stranou pri prílete, odlete alebo zotrvaní na území štátu tejto druhej zmluvnej strany. Každá zmluvná strana zaručuje, že na území jej štátu sa budú účinne uplatňovať primerané opatrenia na ochranu lietadla a kontrolu cestujúcich, posádky, prevážaných predmetov, batožiny, nákladu a zásob lietadla pred nástupom a počas nástupu na palubu alebo nakladania. Každá zmluvná strana v prípade konkrétnej hrozby vykoná na základe požiadavky druhej zmluvnej strany mimoriadne bezpečnostné opatrenia.

5. Ak sa vyskytne prípad alebo hrozba protiprávneho zmocnenia sa civilného lietadla alebo iný protiprávny postup proti bezpečnosti takého lietadla, jeho cestujúcich a posádky, letiska alebo leteckých navigačných zariadení, zmluvné strany si budú navzájom podľa okolností čo najviac pomáhať prostredníctvom komunikačných prostriedkov a iných vhodných opatrení na rýchle a bezpečné skončenie takého prípadu alebo hrozby.

ČLÁNOK 11
ZASTÚPENIE A OBCHODNÁ ČINNOSŤ

1. Určené letecké spoločnosti každej zmluvnej strany môžu:

a) zriadiť na území štátu druhej zmluvnej strany kancelárie na propagáciu leteckej prepravy a predaj leteniek, ako aj iné technické prostriedky nevyhnutné pre poskytovanie leteckej prepravy,

b) v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi tejto druhej zmluvnej strany upravujúcimi vstup, pobyt a zamestnávanie doviezť a udržiavať na území štátu druhej zmluvnej strany riadiaci, obchodný, technický, prevádzkový a iný odborný personál nevyhnutný pre zabezpečovanie leteckej prepravy, a

c) na území štátu druhej zmluvnej strany vykonávať predaj leteckej prepravy podľa rozhodnutia týchto leteckých spoločností priamo alebo prostredníctvom svojich agentov.

2. Každá letecká spoločnosť má právo predávať takú prepravu a každá osoba si môže voľne kúpiť takú prepravu v mene, ktorá je na území tohto štátu, alebo vo voľne zameniteľných menách iných štátov podľa platných devizových predpisov.

3. Pre určené letecké spoločnosti štátov obidvoch zmluvných strán budú uplatňované pri obchodnej činnosti rovnaké zásady. Príslušné orgány každej zmluvnej strany prijmú nevyhnutné kroky na zaistenie toho, aby zastúpenie leteckých spoločností určených druhou zmluvnou stranou mohlo vykonávať svoju činnosť riadnym spôsobom.

ČLÁNOK 12
ZÁMENA A PREVOD VÝNOSOV

Každá zmluvná strana udelí určeným leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany právo voľne previesť v oficiálnom devizovom kurze prebytok príjmov nad výdavkami, dosiahnutý v súvislosti s prepravou cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty. Ak neexistujú príslušné ustanovenia platobnej dohody, uskutoční sa uvedený prevod vo voľne zameniteľných menách a v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi a platnými devízovými predpismi.

ČLÁNOK 13
KAPACITA

1. Určené letecké spoločnosti štátov obidvoch zmluvných strán budú mať spravodlivé a rovnaké podmienky na vykonávanie dohodnutých služieb na určených trasách medzi územiami ich štátov.

2. Pri vykonávaní dohodnutých služieb budú určené letecké spoločnosti štátu každej zmluvnej strany brať do úvahy záujmy určených leteckých spoločností štátu druhej zmluvnej strany tak, aby nedochádzalo k nevhodnému zasahovaniu do služieb, ktoré tieto letecké spoločnosti zabezpečujú, na celej trase alebo na časti rovnakých trás.

3. Dohodnuté služby poskytované určenými leteckými spoločnosťami štátov zmluvných strán budú v úzkom vzťahu k požiadavkám verejnosti na prepravu na určených trasách a budú mať ako prvotný cieľ poskytovanie kapacity primeranej súčasným a odôvodnene predpokladaným prepravným požiadavkám, vrátane sezónnych odchýlok, na prepravu cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty naložených alebo vyložených na území štátu zmluvnej strany, ktorá letecké spoločnosti určila.

4. Vládne orgány civilného letectva oboch zmluvných strán si oznámia frekvenciu a kapacitu poskytovanú na prepravu medzi územiami ich štátov.

5. Poskytovanie prepravy cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty naloženej na území štátu druhej zmluvnej strany a vyloženej na území tretích štátov v bodoch na určených trasách alebo naopak bude podľa všeobecných zásad, že kapacita zodpovedá:

a) požiadavkám na prepravu naloženú alebo vyloženú na území štátu tej zmluvnej strany, ktorá leteckú spoločnosť určila;

b) požiadavkám na prepravu oblasti ponad ktorou letecká spoločnosť prelieta po vzatí do úvahy iných leteckých dopravných služieb vykonávaných leteckými spoločnosťami štátov, ktoré sa nachádzajú v tejto oblasti; a

c) ekonomickým požiadavkám vyplývajúcim z letovej prevádzky leteckých spoločností.

6. Frekvencia a kapacita na prepravu cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty uvedená v odseku 5 tohto článku podlieha schváleniu vládnymi orgánmi civilného letectva oboch zmluvných strán.

7. Ak sa vládne orgány civilného letectva zmluvných strán nedohodnú na kapacite, ktorá im bola predložená podľa odseku 6 tohto článku, vec sa bude riešiť podľa článku 19 tejto dohody.

8. Ak sa po preskúmaní vládne orgány civilného letectva nedohodnú na kapacite poskytovanej podľa odseku 5 tohto článku, kapacita, ktorá má byť poskytovaná určenými leteckými spoločnosťami štátov zmluvných strán nesmie prekročiť celkovú kapacitu, vrátane sezónnych odchýlok, ktorá už bola dohodnutá.

ČLÁNOK 14
SCHVÁLENIE LETOVÝCH PORIADKOV A INÝCH PODMIENOK PREVÁDZKY

1. Letové poriadky dohodnutých služieb a všeobecné podmienky ich vykonávania predložia určené letecké spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany na schválenie vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany najneskôr tridsať (30) dní pred ich zavedením. Akákoľvek zmena takých letových poriadkov alebo podmienok ich vykonávania bude predložená na schválenie vládnym orgánom civilného letectva. V osobitných prípadoch môže byť na základe dohody uvedených orgánov táto lehota skrátená.

2. Pri menších ad hoc zmenách alebo v prípade ad hoc dodatočných letoch určené letecké spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany požiadajú vládne orgány civilného letectva druhej zmluvnej strany o predchádzajúce povolenie najneskôr štyri pracovné dni pred uvažovanou prevádzkou. V osobitných prípadoch môže byť na základe dohody uvedených orgánov táto lehota skrátená.

ČLÁNOK 15
BEZPEČNOSŤ LETECKEJ PREVÁDZKY

1. Každá zmluvná strana môže kedykoľvek požiadať druhú zmluvnú stranu o konzultácie ohľadom bezpečnostných noriem v oblasti vzťahujúcej sa na posádku lietadla, lietadlá alebo ich prevádzkovanie uplatňovaných druhou zmluvnou stranou. Také konzultácie sa uskutočnia do tridsať (30) dní od podania takejto žiadosti.

2. Ak po takých konzultáciách jedna zmluvná strana zistí, že druhá zmluvná strana efektívne nezabezpečuje dodržiavanie a uplatňovanie bezpečnostných noriem v týchto oblastiach tak, aby zodpovedali minimálnym normám stanoveným podľa Dohovoru, oznámi to spolu s krokmi nevyhnutnými na zabezpečenie súladu s minimálnymi normami druhej zmluvnej strane, ktorá prijme príslušné nápravné opatrenie. Ak druhá zmluvná strana neprijme príslušné opatrenie v lehote pätnástich (15) dní alebo v dlhšej lehote, ktorá môže byť dohodnutá, bude sa uplatňovať článok 4 tejto dohody.

3. Bez ohľadu na záväzky podľa článku 33 Dohovoru sa dohodlo, že ktorékoľvek lietadlo leteckej spoločnosti alebo leteckých spoločností štátu jednej zmluvnej strany používané na vykonávanie služieb na území alebo z územia štátu druhej zmluvnej strany môže byť podrobené na území štátu druhej zmluvnej strany prešetreniu oprávnenými zástupcami druhej zmluvnej strany na palube a okolo lietadla, na kontrolu platnosti dokumentov lietadla a jeho posádky, ako i zjavného stavu lietadla a jeho vybavenia (ďalej len "inšpekcia na ploche") tak, aby to neviedlo k neodôvodnenému zdržaniu.

4. Ak taká inšpekcia na ploche alebo séria inšpekcií bude viesť k:

a) vážnemu podozreniu, že lietadlo alebo prevádzkovanie lietadla nespĺňa minimálne normy stanovené v danom čase podľa Dohovoru, alebo

b) vážnemu podozreniu, že nie je zabezpečené efektívne dodržiavanie a uplatňovanie bezpečnostných noriem stanovených v danom čase podľa Dohovoru,

zmluvná strana vykonávajúca inšpekciu na ploche môže podľa článku 33 Dohovoru rozhodnúť, že požiadavky, na základe ktorých boli osvedčenia alebo licencie pre toto lietadlo alebo jeho posádku vydané alebo uznané za platné, alebo že požiadavky, na základe ktorých je lietadlo prevádzkované, nezodpovedajú minimálnym normám stanoveným podľa Dohovoru, ani ich nepresahujú.

5. V prípade, že prístup k vykonaniu inšpekcie lietadla na ploche prevádzkovaného leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami štátu jednej zmluvnej strany podľa odseku 3 tohto článku je zástupcami leteckej spoločnosti alebo leteckých spoločností odopretý, druhá zmluvná strana môže usúdiť, že vznikli odôvodnené pochybnosti porušenia ustanovení podľa odseku 4 a prijme potrebné rozhodnutie podľa ustanovení tohto článku.

6. Každá zmluvná strana si vyhradzuje právo okamžite pozastaviť alebo zmeniť leteckej spoločnosti alebo leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany prevádzkové povolenie v prípade, ak prvá zmluvná strana uváži, že takéto bezodkladné opatrenie je nevyhnutné pre bezpečnosť prevádzky leteckej spoločnosti, v dôsledku vykonanej inšpekcie na ploche alebo série inšpekcií na ploche, odopretia prístupu na vykonanie inšpekcie na ploche, v dôsledku konzultácie alebo podobne.

7. Akékoľvek opatrenie jednej zmluvnej strany podľa odsekov 2 alebo 6 tohto článku prestane byť uplatňované, ak pominú dôvody tohto opatrenia.

ČLÁNOK 16
POČÍTAČOVÉ REZERVAČNÉ SYSTÉMY

Každá zmluvná strana bude na území svojho štátu uplatňovať Zásady používania počítačových rezervačných systémov na účely regulácie a ich prevádzky spolu s ďalšími použiteľnými predpismi a záväzkami týkajúcimi sa počítačového rezervačného systému.

ČLÁNOK 17
POSKYTNUTIE ŠTATISTÍK

Vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany na požiadanie poskytnú vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany také štatistické údaje, ktoré môžu byť oprávnene požadované na informačné účely.

ČLÁNOK 18
TARIFY

1. Tarify, účtované určenými leteckými spoločnosťami jednej zmluvnej strany za prepravu na území alebo z územia štátu druhej zmluvnej strany budú stanovené na primeraných úrovniach, aby zohľadňovali všetky dôležité faktory, vrátane prevádzkových nákladov, primeraného zisku a tarify iných leteckých spoločností zabezpečujúcich celú trasu alebo časť rovnakej trasy.

2. Tarify podľa odseku 1 tohto článku budú, ak je to možné, dohodnuté určenými leteckými spoločnosťami štátov oboch zmluvných strán, po konzultácii, ak je to potrebné, s inými leteckými spoločnosťami zabezpečujúcimi celú trasu alebo časť rovnakej trasy, a taká dohoda bude, kdekoľvek to je možné, dosiahnutá použitím mechanizmov na stanovenie tarif Medzinárodným združením leteckých dopravcov (IATA).

3. Tarify takto dohodnuté budú predložené na schválenie vládnym orgánom civilného letectva obidvoch zmluvných strán najneskôr tridsať (30) dní pred ich navrhovaným zavedením. V osobitných prípadoch môže byť na základe dohody uvedených orgánov lehota skrátená.

4. Takéto schválenie bude vykonané bezodkladne. Ak žiadne z vládnych orgánov civilného letectva nevyjadria, podľa odseku 3 tohto článku, neschválenie navrhovaných tarif v lehote dvadsať jeden (21) dní odo dňa ich predloženia, budú tieto tarify považované za schválené. V prípade, že lehota na predloženie bude podľa odseku 3 tohto článku skrátená, môžu sa vládne orgány civilného letectva dohodnúť, že lehota na oznámenie neschválenia tarif bude kratšia než dvadsať jeden (21) dní.

5. Ak nemôže byť dohodnutá tarifa podľa odseku 2 tohto článku, alebo ak počas lehoty uplatňovanej podľa odseku 4 tohto článku, oznámia vládne orgány civilného letectva svoje neschválenie ktorejkoľvek tarify dohodnutej podľa ustanovení odseku 2, vládne orgány civilného letectva obidvoch zmluvných strán sa vynasnažia určiť tarifu vzájomnou dohodou.

6. Ak sa vládne orgány civilného letectva nemôžu dohodnúť na tarife, ktorá im bola predložená podľa odseku 3 tohto článku, alebo na určení ktorejkoľvek tarify podľa odseku 5 tohto článku, spor bude riešený podľa ustanovení článku 22 tejto dohody na riešenie sporov.

7. Tarifa stanovená podľa ustanovení tohto článku ostane v platnosti dovtedy, kým nebude stanovená nová tarifa. Ak sa však zmluvné strany nedohodnú inak, tarifa nebude predĺžená na základe tohto odseku o viac ako dvanásť (12) mesiacov odo dňa, ktorým by inak skončila jej platnosť.

ČLÁNOK 19
KONZULTÁCIE

1. V záujme zaistenia úzkej spolupráce vo všetkých otázkach týkajúcich sa uplatňovania a vykonávania tejto dohody budú vládne orgány civilného letectva oboch zmluvných strán vzájomne konzultovať, kedykoľvek sa to stane potrebným, na požiadanie jednej zo zmluvných strán.

2. Také konzultácie sa začnú v lehote šesťdesiatich dní (60) dní odo dňa prijatia písomnej žiadosti druhou zmluvnou stranou, ak sa zmluvné strany nedohodnú inak.

ČLÁNOK 20
ZMENY DOHODY

1. Ak ktorákoľvek zmluvná strana usúdi, že je potrebné zmeniť ktorékoľvek z ustanovení tejto dohody, môže kedykoľvek požiadať o konzultácie druhú zmluvnú stranu. Také konzultácie sa začnú v lehote šesťdesiatich (60) dní odo dňa prijatia písomnej žiadosti druhou zmluvnou stranou, ak sa nedohodlo inak.

2. Každý doplnok alebo zmena tejto dohody bude riešená medzi zmluvnými stranami v súlade s ich vnútroštátnymi právnymi predpismi a nadobudne platnosť po jej potvrdení výmenou diplomatických nót.

3. Zmena Prílohy nadobudne platnosť priamou písomnou dohodou medzi vládnymi orgánmi civilného letectva zmluvných strán.

ČLÁNOK 21
SÚLAD S MNOHOSTRANNÝM DOHOVOROM

Táto dohoda a jej Príloha budú považované za zmenené bez ďalšej dohody, ktorá by bola nevyhnutná pre ich zosúladenie s každým mnohostranným dohovorom alebo dohodou, ktorou sa môžu viazať obidve zmluvné strany.

ČLÁNOK 22
RIEŠENIE SPOROV

1. Ak medzi vládnymi orgánmi civilného letectva vznikne akýkoľvek spor týkajúci sa výkladu alebo vykonávania tejto dohody, zmluvné strany sa najprv vynasnažia riešiť spor priamym rokovaním.

2. Ak zmluvné strany nevyriešia spor rokovaním, môžu sa dohodnúť na prenesení rozhodnutia o spore na niektorú osobu alebo orgán, alebo môže byť spor na žiadosť jednej zmluvnej strany predložený na rozhodnutie rozhodcovskému orgánu zloženému z troch členov, jedného vymenuje každá zmluvná strana a tretí bude menovaný dvoma už vymenovanými. Každá zmluvná strana vymenuje člena v lehote šesťdesiatich (60) dní odo dňa prijatia oznámenia ktoroukoľvek zmluvnou stranou od druhej zmluvnej strany diplomatickou cestou požadujúcej riešenie sporu, a tretí člen bude menovaný v lehote ďalších šesťdesiatich (60) dní. Ak jedna zmluvná strana nevymenuje člena v určenej lehote alebo nie je menovaný tretí člen, môže každá zmluvná strana v prípade potreby požiadať prezidenta Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva o vymenovanie člena alebo členov. V takom prípade bude tretí člen štátnym príslušníkom tretieho štátu a bude konať ako predseda rozhodcovského orgánu.

3. Zmluvné strany budú rešpektovať akékoľvek rozhodnutie prijaté podľa odseku 2 tohto článku.

4. Pokiaľ jedna zmluvná strana alebo určené letecké spoločnosti jednej zmluvnej strany nerešpektujú rozhodnutie podľa odseku 2 tohto článku, druhá zmluvná strana môže obmedziť, pozastaviť alebo odobrať výkon všetkých práv a výhody, ktoré udelila na základe tejto dohody zmluvnej strane, ktorá sa nepodriadila rozhodnutiu.

5. Každá zmluvná strana bude hradiť výdavky na svojho člena. Na ostatných výdavkoch sa budú podieľať zmluvné strany rovnakým dielom.

ČLÁNOK 23
VÝPOVEĎ DOHODY

1. Táto dohoda sa uzaviera na dobu neurčitú.

2. Každá zmluvná strana môže kedykoľvek písomne oznámiť druhej zmluvnej strane svoje rozhodnutie o vypovedaní dohody; také oznámenie bude súčasne zaslané Medzinárodnej organizácii civilného letectva. V takom prípade skončí platnosť dohody dvanásť (12) mesiacov po dni prijatia oznámenia druhou zmluvnou stranou, ak toto oznámenie o vypovedaní nebolo po dohode zrušené pred uplynutím tejto lehoty. Ak druhá zmluvná strana nepotvrdí prijatie oznámenia o výpovedi, bude sa považovať za prijaté štrnástym (14) dňom odo dňa jeho prijatia Medzinárodnou organizáciou civilného letectva.

3. V prípade, že ktorékoľvek letecké spoločnosti vykonávajú dohodnuté služby, platnosť dohody bude predĺžená do konca lehoty schválených letových poriadkov.

ČLÁNOK 24
REGISTRÁCIA

Táto dohoda a všetky jej zmeny budú registrované v Medzinárodnej organizácii civilného letectva.

ČLÁNOK 25
NADOBUDNUTIE PLATNOSTI

Táto dohoda nadobudne platnosť dňom výmeny diplomatických nót, ktorými si zmluvné strany navzájom oznámia splnenie vnútroštátnych právnych predpisov potrebných pre nadobudnutie platnosti dohody.

Nadobudnutím platnosti tejto dohody sa vo vzťahu medzi Portugalskou republikou a Slovenskou republikou skončí platnosť Dohody o leteckej doprave medzi vládou Portugalskej republiky a vládou Československej socialistickej republiky, podpísanej 15. januára 1976 v Prahe.

Dolupodpísaní, náležite k tomu splnomocnení svojimi vládami, túto dohodu podpísali.

Dané v Bratislave dňa 5. júna 2001 v dvoch pôvodných vyhotoveniach, každé v portugalskom, slovenskom a anglickom jazyku, pričom všetky znenia sú autentické. V prípade rozdielnosti výkladu je rozhodujúce znenie v anglickom jazyku.

Za Portugalskú republiku **Za Slovenskú republiku**

Príloha
PLÁN TRÁS

Časť 1
Trasy, ktoré môžu byť prevádzkované v oboch smeroch určenými leteckými spoločnosťami Portugalskej republiky:
Body v Portugalsku - medziľahlé body – Bratislava - body za

Časť 2
Trasy, ktoré môžu byť prevádzkované v oboch smeroch určenými leteckými spoločnosťami Slovenskej republiky:
Body na Slovensku - medziľahlé body - Lisabon - body za

Poznámky:
1. Určené letecké spoločnosti každej zmluvnej strany môžu na ktoromkoľvek alebo všetkých letoch vynechať ktorékoľvek medziľahlé body alebo body za s výhradou, že dohodnuté služby na trasách začínajú a končia na území štátu zmluvnej strany, ktorá leteckú spoločnosť určila.

2. Určené letecké spoločnosti štátu každej zmluvnej strany si môžu vybrať ktorékoľvek medziľahlé body alebo body za podľa vlastnej voľby a môžu svoj výber zmeniť v ďalšej sezóne za podmienky, že medzi týmito bodmi a územím štátu druhej zmluvnej strany nie sú vykonávané žiadne prepravné práva.

3. Vykonávanie práv piatej leteckej slobody vzduchu na určených medziľahlých bodoch alebo bodoch za podlieha dohode medzi vládnymi orgánmi civilného letectva obidvoch zmluvných strán.

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE SLOVAK REPUBLIC AND THE PORTUGUESE REPUBLIC

The Slovak Republic and the Portuguese Republic, hereinafter called «the Contracting Parties»:

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;
Desiring to develop co-operation in the field of air transport; and
Desiring to establish the necessary basis for the operation of scheduled air services;

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

1 — For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a) The term «aeronautical authorities» shall mean, in the case of the Portuguese Republic the National Institute of Civil Aviation, and in the case of the Slovak Republic the Ministry of Transport, Posts and Telecommunications, Department of Civil Aviation or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;
b) The term «Convention» shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and include any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
c) The term «designated airline» shall mean any airline which has been designated and authorised in accordance with article 3 of the present Agreement;
d) The term «territory» shall have the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;
e) The terms «air service», «international air service», «airline» and «stop for nontraffic purposes» shall have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention;

f) The term «tariff shall mean the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and
g) The term «annex» shall mean the route schedule attached to the present Agreement and any clauses or notes appearing in such annex.

2 — The annex to this Agreement is considered an inseparable part thereof.

Article 2

Operating rights

1 — Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services and non-scheduled services:

a) The right to fly across its territory without landing;
b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2 — Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail.

3 — Nothing in paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

4 — The airlines of each Contracting Party, other than that designated under article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1, *a*) and *b*) of this article.

5 — If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. The provisions of this paragraph shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Contracting Parties.

Article 3

Designation and operating authorization of airlines

1 — Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. The notification of such designation shall be made, in writing, by the aeronautical authorities of the Contracting Party having designated the airline to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2 — On receipt of such notification, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article shall grant without delay the appropriate operating authorization to the designated airlines.

3 — The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4 — Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in article 2 of this Agreement in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5 — When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that flight-schedules have been approved and tariffs are in force in respect of those services, as required respectively under article 14 and article 18 of this Agreement.

6 — Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by written notification to the other Contracting Party, the designation of its airline and to substitute it by the designation of another airline.

Article 4

Revocation, suspension and limitation of rights

1 — The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
b) In the case of failure by such airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
c) In case the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2 — Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1

of this article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall take place within a period of 30 days from the date of the proposal to hold it if not otherwise agreed.

Article 5

Application of entry and clearence laws and regulations

1 — The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the other Contracting Party upon entering into or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.

2 — The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control shall be complied with by the airline of the other Contracting Party or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of this Contracting Party.

3 — Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this article.

Article 6

Exemptions from custom duties, taxes and other charges

1 — Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from custom duties, inspection fees, taxes and other charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2 — Whether or not the items referred to in paragraph 1 of this article are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of said Contracting Party, the exemptions granted by this article shall apply to the items:

a) Introduced into the territory of one Contracting Party by a designated airline of the other Contracting Party, or on behalf of a designated airline;
b) Retained on board the aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; and
c) Taken on board the aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international service.

Materials referred to in subparagraphs *a*), *b*) and *c*) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3 — The normal board equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4 — The exemptions provided for by this article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 7

User charges

Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by national aircraft operating on similar scheduled international services. Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

Article 8

Passengers and cargo in direct transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against acts of unlawful interference, such as violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties, taxes and other charges.

Article 9

Recognition of certificates and licences

1 — Certificates of aiworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recongnised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

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

Article 10

Security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, 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 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

2 — 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.

3 — 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 on International Civil Aviation 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 territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4 — Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5 — When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 11

Representation and commercial activities

1 — The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed:

a) To establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) To bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party — in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party relating to entry, residence and employment — managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

c) In the territory of the other Contracting Party to engage the sale of air transportation, at that airlines discretion, directly and through its agents.

2 — Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

3 — For the commercial activities the same principles shall apply to the designated airlines of both Contracting Parties. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.

Article 12

Conversion and transfer of revenues

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. In the absence of the appropriate provisions of a payments agreement, the above-mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.

Article 13

Capacity

1 — There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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 provides 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 of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated traffic requirements, including seasonal variations for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

4 — The frequency and capacity to be provided for the carriage between their respective territories shall be notified to the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

5 — Provision for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) The requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party, which has designated the airline;
b) The requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of the other air transport services established by airlines of the States situated in the area; and
c) The requirements of economical through airline operation.

6 — The frequency and capacity for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail referred to in paragraph 5 above shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

7 — In the event that the aeronautical authorities of the Contracting Parties do not fall in agreement upon the capacity submitted to them under paragraph 6 above, the matter shall be dealt with in accordance with article 19 of this Agreement.

8 — If on review, the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided under paragraph 5 above, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

Article 14

Approval of time-tables and other conditions of operation

1 — The time-tables of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be submitted by the designated airlines of one Contracting Party to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 30 days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such time-tables or conditions of their operation shall also be submitted to the aeronautical authorities for approval. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor ad hoc modifications or in case of ad hoc supplementary flights, the designated airlines of one Contracting Party shall request prior permission to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least four-working days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.

Article 15

Safety

1 — Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2 — If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of article 4 of this Agreement.

3 — Notwithstanding the obligations mentioned in article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.

4 — If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5 — In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that article.

6 — Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline 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, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airlines' operation.

7 — Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 16

Computer reservation systems

Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Com-

puter Reservation Systems within its territory consistent with other applicable regulations and obligations concerning computer reservation systems.

Article 17

Provision of statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

Article 18

Tariffs

1 — The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating the whole or part of the same route.

2 — The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation, if necessary, with other airlines operating over the whole or part of the same route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association (IATA) for the working out of tariffs.

3 — The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least 30 days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4 — This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval of the proposed tariffs within 21 days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than 21 days.

5 — If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6 — If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article, or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 22 of this Agreement for the settlement of disputes.

7 — A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

Article 19

Consultations

1 — In order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the implementation and application of this Agreement, the aeronautical authorities of each Contracting Party shall consult each other whenever it becomes necessary, on request of either Contracting Party.

2 — Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party has received the written request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

Article 20

Modification of Agreement

1 — If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultation to the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party has received the written request, unless otherwise agreed.

2 — Any amendment or modification of this Agreement shall be settled between the Contracting Parties according to their own constitutional procedures and shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

3 — Modification to the annex may be effected in writting by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 21

Conformity with multilateral convention

The present Agreement and its annex shall be deemed to be amended without further agreement as may be necessary to conform with any multilateral Convention or Agreement which may become binding on both Contracting Parties.

Article 22

Settlement of disputes

1 — If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiation.

2 — If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators

as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3 — The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

4 — If and so long as either Contracting Party or the designated airlines of either Contracting Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 of this article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights and privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

5 — Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 23

Termination

1 — The validity of this Agreement is for an unlimited period of time.

2 — Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

3 — In case any of the designated airlines is operating the agreed services, the validity of the Agreement shall be extended until the end of the period of the approved time-table.

Article 24

Registration

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

Article 25

Entry into force

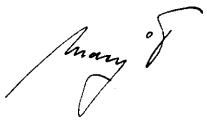
This Agreement shall come into force as soon as the Contracting Parties have notified each other, by an exchange of diplomatic notes, of the completion of their respective constitutional formalities.

Upon entry into force this Agreement shall replace the Air Transport Agreement between the Government of the Czechoslovak Socialist Republic and the Government of the Portuguese Republic signed on the 15th of January 1976, in Prague, regarding the relations between the Slovak Republic and the Portuguese Republic.

In witness where of the undersigned, duly authorized thereto by the respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Bratislave this 5th day of June 2001, in duplicate, in the Slovak, Portuguese and English languages, each text being equally authentic. In case of any divergence of interpretation or application of this Agreement the English text shall prevail.

For the Slovak Republic:



For the Portuguese Republic:

ANNEX

Route schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Portuguese Republic:

Points in Portugal — intermediate points — Bratislava — points beyond.

Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Slovak Republic:

Points in Slovakia — intermediate points — Lisbon — points beyond.

Notes

1 — The designated airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points provided that the agreed services on the route begins or ends in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

2 — The designated airlines of each Contracting Party may select any intermediate and or beyond points at its own choice and may change its selection in the next season on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

3 — The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Aviso n.º 166/2003

Por ordem superior se torna público que, em 25 de Fevereiro de 2003, o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte depositou o seu instrumento de ratificação do Protocolo Que Consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», de 13 de Dezembro de 1960, na sequência de diversas modificações introduzidas, emitido em Bruxelas em 27 de Junho de 1997.

Portugal é Parte do mesmo Protocolo, aprovado, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 35/2001, publicada no *Diário da República,* 1.ª série-A, n.º 103, de 4 de Maio de 2001, tendo depo-