ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA TCHECA

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

a República Tcheca
(doravante denominadas "Partes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além,

Acordaram o seguinte:

Artigo 1º
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); e, no caso da República Tcheca, o Ministério do Transporte; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa habilitada a exercer as funções agora exercidas pelas referidas autoridades;

b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos por este Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou

em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3º (Designação e Autorização) deste Acordo;

f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;

g) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2º da Convenção;

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, para aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção; e-

j) "Tratados da UE" significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2º

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas neste Acordo.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, a empresa aérea designadas por cada uma das Partes gozará dos seguintes direitos:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais;

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação, sob o disposto no Anexo deste Acordo; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

3. As demais empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3º (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas "a" e "b" do parágrafo 2º deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e mala postal, mediante remuneração e com destino a outro ponto no território desta outra Parte.

Artigo 3º

Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. Estas notificações deverão ser realizadas pela via diplomática.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) no caso de uma empresa aérea designada pela República Tcheca:

(i) a empresa aérea seja estabelecida no território da República Tcheca sob os Tratados da UE ou tenha uma Licença de Operação válida de acordo com o direito da União Europeia; e

(ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea seja exercido e mantido pelo Estado Membro da União Europeia responsável por emitir seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente seja claramente identificada na designação;

b) no caso de uma empresa aérea designada pelo Brasil:

(i) a empresa aérea seja estabelecida e tenha seu principal local de negócios no território do Brasil; e

(ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea seja exercido e mantido pelo Brasil;

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7º (Segurança Operacional) e no Artigo 8º (Segurança da Aviação) deste Acordo; e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação prevista no parágrafo 2º deste Artigo, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4º

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3º (Designação e Autorização) deste Acordo com relação a uma empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que:

a) no caso de uma empresa aérea designada pela República Tcheca:

(i) a empresa aérea não seja estabelecida no território da República Tcheca sob os Tratados da UE ou não tenha uma Licença de Operação válida de acordo com o direito da União Europeia; ou

(ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro da União Europeia responsável por emitir seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não seja claramente identificada na designação;

b) no caso de uma empresa aérea designada pelo Brasil:

(i) a empresa aérea não seja estabelecida ou não tenha seu principal local de negócios no território do Brasil; ou

(ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea não seja exercido ou mantido pelo Brasil;

c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7º (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação) deste Acordo; ou

d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições estabelecidas conforme as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1º deste Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consulta com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

Artigo 5º

Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes bagagem e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, passaportes, alfândega, moeda, saúde, quarentena e medidas veterinárias ou sanitárias serão aplicados aos passageiros, tripulantes, bagagem, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em serviços aéreos internacionais similares na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto pelo território de uma das Partes que não deixem a área do aeroporto reservada para este propósito estarão sujeitos apenas a um controle simplificado, exceto checagens justificadas segundo as cláusulas de segurança da aviação referidas no Artigo 8º (Segurança da Aviação) deste Acordo, no interesse da manutenção da segurança interna, prevenção do tráfico de substâncias narcóticas e psicotrópicas ou prevenção de imigração ilegal. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de encargos alfandegários e de outros encargos.

Artigo 6º

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação, e licenças emitidos ou convalidados conforme as regras e procedimentos de uma Parte, incluindo, no caso da República Tcheca, o Direito da União Europeia, e que ainda estejam em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para a finalidade de operação dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se as prerrogativas ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1º deste Artigo, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e se essa diferença houver sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para a finalidade de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7º

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias a partir da data do recebimento da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os padrões de segurança operacional, nos aspectos mencionados no parágrafo 1º deste Artigo que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias à adequação aos padrões da Organização da Aviação Civil Internacional. A outra Parte, então, deverá tomar as medidas corretivas apropriadas. A não adoção pela outra Parte das medidas apropriadas no prazo de 15 (quinze) dias, ou em um prazo maior que possa ser acordado, será motivo para a aplicação do Artigo 4º (Negação, Revogação e Limitação de Autorização) deste Acordo.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, em serviço para o território da outra Parte, ou a partir dele, poderá, quando se encontrar no território dessa outra Parte, ser objeto de uma inspeção dos representantes autorizados desta, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer ação de uma Parte, em conformidade com o disposto no parágrafo 4º do presente Artigo, será descontinuada uma vez que a base para a tomada dessa ação deixe de existir.

6. Com referência ao parágrafo 2º deste Artigo, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir os padrões estabelecidos pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da Organização da Aviação Civil Internacional será disto notificado. Este também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

7. Nos casos em que a República Tcheca tenha designado uma empresa aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por outro Estado Membro da União Europeia, os direitos da outra Parte previstos neste Artigo aplicar-se-ão igualmente à adoção, ao exercício ou à manutenção das normas de segurança operacional por esse outro Estado Membro da União Europeia, bem como à autorização de operação dessa empresa aérea.

Artigo 8º

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, em conformidade com as normas de segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas por Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional na extensão em que tais normas de segurança lhes sejam aplicáveis; e exigirão dos operadores de aeronaves por elas registradas ou dos operadores de aeronaves que estejam estabelecidos em seus respectivos territórios, no caso da República Tcheca, também dos operadores de aeronaves estabelecidos sob os Tratados da União Europeia e que tenham Licenças de Operação válidas segundo o direito da União Europeia, bem como dos operadores de aeroportos em seus territórios, que atuem em conformidade com as referidas provisões sobre a segurança da aviação civil. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar, a qualquer momento, a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre quaisquer diferenças.

4. Cada Parte concorda que aos operadores de aeronaves pode ser exigido pela outra

Parte que observem as disposições sobre segurança da aviação referidas no parágrafo 3º deste Artigo para a entrada, saída e permanência no território dessa outra Parte, em conformidade com as leis e regulamentos em vigor no âmbito de seu ordenamento, incluindo, no caso da República Tcheca, o Direito da União Europeia. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do início das consultas, isto constituirá motivo para a aplicação do Artigo 4º (Negação, Revogação e Limitação de Autorização) deste Acordo. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas preventivas a qualquer momento.

Artigo 9º

Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas de suas próprias empresas aéreas para a operação de aeronaves da mesma classe envolvidas na realização de serviços internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 10

Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e

gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1º deste Artigo:

a) introduzidos no território de uma Parte por empresa aérea designada pela outra Parte ou sob responsabilidade de tal empresa aérea;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

c) levados a bordo de aeronave de empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados;

sejam ou não tais itens utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das autoridades mencionadas até que sejam reexportados ou que se lhes seja dado outro destino em conformidade os regulamentos alfandegários.

4. As isenções previstas neste Artigo também se aplicam a suprimentos técnicos consumíveis, peças de reposição, inclusive motores e equipamento aeronáutico regular, em situações nas quais as empresas aéreas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outras empresas aéreas para empréstimos ou transferências no território da outra Parte, desde que essas outras empresas aéreas igualmente gozem das mesmas isenções por concessão de tal Parte. Esses empréstimos e transferências deverão ser declarados pela empresa aérea às respectivas autoridades alfandegárias.

5. Nada neste Acordo impedirá a República Tcheca de impor, de modo não discriminatório, impostos, taxas, tarifas, emolumentos ou encargos sobre combustíveis fornecidos em seu território para uso em aeronave de uma empresa aérea designada do Brasil que opere entre um ponto no território da República Tcheca e outro ponto no mesmo território ou no território de outro Estado Membro da União Europeia.

6. Com base na reciprocidade e em conformidade com a legislação brasileira, nada neste acordo impedirá que o Brasil imponha, de modo não discriminatório, impostos, taxas, tarifas, emolumentos ou encargos sobre combustíveis fornecidos no seu território para uso em aeronaves

de empresas designadas da República Tcheca que realizem operações entre pontos no território do Brasil.

Artigo 11
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base em considerações comerciais de mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção de Chicago.

Artigo 12
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços aéreos operados com base neste Acordo poderão ser livremente estabelecidos pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originado em seu território. As empresas aéreas designadas fornecerão tais informações do modo e no formato estabelecidos por cada Parte.

3. Se uma Parte julgar que qualquer tarifa seja desproporcionalmente discriminatória, elevada ou restritiva por abuso de posição dominante ou artificialmente baixa por subsídio ou auxílio direto ou indireto ou quando houver evidência de um intento como a eliminação da competição ou de outra prática que não se coadune com os objetivos deste Acordo, poderá solicitar a realização de consultas e notificar a outra Parte das razões de sua discordância. Essas consultas deverão ser realizadas em até 14 (quatorze) dias após o recebimento da solicitação. Se não houver acordo mútuo, a tarifa deverá entrar em vigor ou continuar a vigorar.

Artigo 13
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, mediante solicitação, sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais ou suas modificações e de quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que possam afetar a operação de serviços aéreos abrangidos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação.

2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Cada parte tomará todas as ações apropriadas em sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação e práticas anticompetitivas ou predatórias no exercício dos direitos e privilégios definidos neste Acordo.

Artigo 14

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa à taxa do mercado de câmbio aplicável a tais transações no dia em que a transferência for realizada. Caso o sistema de taxas do mercado de câmbio não tenha sido implementado, a conversão e remessa dos valores será realizada sem restrições com base taxa de câmbio oficial da data em que a transferência for realizada. A conversão e a remessa de tais receitas não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para realizá-las.

2. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou um acordo especial que regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

Artigo 15

Atividades Comerciais

1. Sujeita às leis e aos regulamentos vigentes no território da outra Parte, cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte os direitos de vender e comercializar serviços aéreos internacionais em seu território, diretamente ou por intermédio de agentes ou outros intermediários de escolha das empresas aéreas, incluindo os direitos de estabelecer escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou em moedas livremente conversíveis de outros países normalmente adquiridas pelos bancos nesse território, e qualquer pessoa poderá livremente adquirir tais serviços de transporte nessas moedas.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas mediante a utilização de pessoal próprio ou dos serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) Cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações necessárias de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares para os representantes e os funcionários mencionados no parágrafo 3º deste Artigo; e

b) ambas as Partes e esforçar-se-ão por facilitar e agilizar as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

Artigo 16

Código Compartilhado

1. Ao operar ou oferecer os serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá estabelecer acordos comerciais de código compartilhado e reserva de lugares com:

a) uma ou mais empresas aéreas de qualquer das Partes;

b) uma ou mais empresas aéreas de uma terceira Parte. Caso essa terceira Parte não autorize ou não permita acordos semelhantes entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços com pontos de destino, de partida ou intermediários situados no território dessa terceira Parte, as autoridades aeronáuticas da Parte interessada têm o direito de não aceitar tais acordos;

desde que todas as empresas aéreas nesses acordos:

c) tenham os direitos apropriados;

d) cumpram os requisitos normalmente aplicados a tais acordos.

2. Todas as empresas aéreas deverão, nesses acordos, com relação a seus bilhetes vendidos, deixar claro para o comprador no ponto de venda com qual ou quais empresas aéreas ele está estabelecendo uma relação contratual.

3. Acordos de código compartilhado poderão estar sujeitos a autorização prévia das autoridades competentes antes da implementação.

ARTIGO 17

Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea poderá, na operação de serviços autorizados por este Acordo, utilizar aeronaves próprias, arrendadas ("dry lease") ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("wet lease"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte.

2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas especificadas neste Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar serviços aéreos internacionais, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, de tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte que tenha designado a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

Artigo 18

Serviços de Apoio de Solo

Sujeito às leis e regulamentos vigentes no território da respectiva Parte, incluindo, no caso da República Tcheca, o Direito da União Europeia, cada empresa aérea designada terá o direito de realizar seu próprio serviço de apoio em solo ("self-handling") no território da outra Parte ou, a sua escolha, o direito de selecionar um prestador entre os concorrentes que forneçam serviços de apoio em solo no todo ou em parte. Nos casos em que tais leis e regulamentos limitem ou impossibilitem o "self handling" e em que não exista concorrência efetiva entre fornecedores que prestem serviços de apoio de solo, cada empresa aérea designada será tratada de forma não discriminatória no que se refere ao seu acesso ao "self handling" e a serviços de apoio de solo ofertados por um ou mais fornecedores.

Artigo 19

Serviços Intermodais

As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão empregar, em conexão com o transporte aéreo de passageiros e carga, qualquer transporte de superfície para qualquer ponto ou a partir de qualquer ponto no território das Partes ou de terceiros países. As empresas aéreas designadas poderão optar por executar seu próprio transporte de superfície ou fornecê-lo por meio de acordos, inclusive de código compartilhado, com outros operadores de transporte de superfície, de acordo com as leis e regulamentos em vigor no território da Parte correspondente. Os serviços intermodais poderão ser oferecidos como um serviço direto por um preço único para o transporte aéreo e intermodal combinados, desde que os passageiros e os expedidores sejam informados quanto fatos relativos a esse transporte.

Artigo 20

Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

Artigo 21

Registro de Horários

A empresa aérea designada de cada Parte deve atender os regulamentos para o registro de sua previsão de horários de voos junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte,

bem como para qualquer modificação subsequente.

Artigo 22
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.

2. Essas consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento de uma solicitação por escrito, salvo acordo das Partes em contrário.

Artigo 23
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de consultas e negociações.

2. Caso as autoridades aeronáuticas não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia deverá ser solucionada pela via diplomática.

3. Se as Partes não chegarem a um acordo para a solução da controvérsia pela via diplomática, ela será submetida, a pedido de qualquer delas, à decisão de um tribunal de três árbitros.

4. Esse tribunal arbitral será assim constituído: cada Parte indicará um membro, e esses dois membros indicarão, de comum acordo, um nacional de um terceiro Estado como presidente. Tais membros deverão ser indicados no prazo de 60 (sessenta) dias, e o presidente, no prazo de 90 (noventa) dias da data em que qualquer das Partes haja informado a outra de sua intenção de submeter a controvérsia a um tribunal arbitral.

5. Se os prazos especificados no parágrafo 4º deste Artigo não forem observados, qualquer das Partes poderá, na ausência de qualquer outro acordo pertinente, convidar o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional a fazer as necessárias indicações. Se o Presidente da Organização da Aviação Civil Internacional for um nacional de qualquer das Partes ou se sobre ele recair qualquer outro impedimento para a indicação, o Vice-Presidente em substituição poderá fazer as necessárias indicações.

6. O tribunal arbitral decidirá por maioria de votos. As decisões serão vinculantes para as Partes. Cada Parte arcará com o custo de seu próprio membro assim como de sua representação no processo arbitral, e o custo do presidente e quaisquer outros custos serão suportados igualmente entre as Partes. Em todos os demais aspectos, o tribunal arbitral determinará seu próprio procedimento.

Artigo 24

Emendas

Qualquer emenda a este Acordo convencionada pelas Partes entrará em vigor no sexagésimo (60º) dia depois do recebimento da última das notas diplomáticas contendo a indicação de que todos os procedimentos e formalidades legais requeridas para sua aprovação foram concluídos por ambas as Partes.

Artigo 25

Acordos Multilaterais

Se ambas as Partes aderirem a um acordo multilateral que trate de assuntos cobertos pelo presente Acordo, deverão realizar consultas para determinar se o presente Acordo deverá ser revisado para se conformar ao acordo multilateral.

ARTIGO 26

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, pelos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire a notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Na ausência de confirmação de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como recebida 14 (catorze) dias após o recebimento da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 27

Registro

Este Acordo e qualquer emenda a ele, após a assinatura, deverão ser registrados na Organização de Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território ele tenha sido assinado ou conforme acordado pelas Partes.

Artigo 28

Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor no 60º (sexagésimo) dia depois do recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários e as formalidades legais exigidas para sua aprovação foram concluídas por ambas as partes.

Em testemunho do que, os abaixo assinados, estando devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Assinado em Riade no dia 5 de dezembro de 2023, em duas vias em português, tcheco e inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de qualquer divergência na interpretação deste Acordo, o texto em inglês prevalecerá.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	PELA REPÚBLICA TCHECA
Sérgio Eugênio de Risios Bath	**Marek Skrna**
Embaixador no Reino da Arábia Saudita	Diretor-Adjunto do Departamento de Aviação Civil do Ministério do Transporte

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no República Tcheca	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da República Tcheca

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no República Tcheca	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

a) operar voos em uma ou ambas as direções;

b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;

c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que, com exceção dos serviços exclusivamente cargueiros, o transporte seja parte de um serviço que sirva pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermediários ou além.

3. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão exercer direitos de tráfego de sétima liberdade na realização de serviços exclusivamente cargueiros em quaisquer pontos.

4. Referências neste Acordo aos nacionais da República Tcheca deverão ser entendidas como referências aos nacionais dos Estados Membros da União Europeia. Referências neste Acordo às empresas aéreas da República Tcheca deverão ser entendidas como referências às empresas aéreas designadas pela República Tcheca.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE CZECH REPUBLIC

The Federative Republic of Brazil ("Brazil")

and

the Czech Republic
(hereinafter referred to as "Parties"),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

a) "aeronautical authority" means, in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport; and in the case of Brazil, the National Civil Aviation Agency (ANAC) or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

b) "Agreement" means this Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;

c) "capacity" means the amount of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;

e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

f) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

g) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention; and

j) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in this Agreement.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Party shall enjoy the following rights:

a) to fly without landing across the territory of the other Party;

b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes;

c) to make stops at the points on the routes specified in the Route Schedule for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination, subject to Annex to this Agreement; and

d) other rights specified in this Agreement.

3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party, an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation. These notifications shall be made through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an airline designated by the Czech Republic

(i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by Brazil

(i) the airline is established and has its principal place of business in the territory of Brazil and;

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Brazil;

c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement; and

d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:

a) in the case of an airline designated by the Czech Republic

(i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority are not clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by Brazil

(i) the airline is not established or does not have its principal place of business in the territory of Brazil or;

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Brazil;

c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement; or

d) of failure of such designated airline to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

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 and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

Article 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage and cargo including mail such as those regarding immigration, passports, customs, currency, health, quarantine, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of a Party not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except checks justified on the basis of security provisions referred to in Article 8 (Aviation Security) of this Agreement, by the interest in maintaining of internal security, prevention of trafficking of narcotics and psychotropic substances or prevention of illegal immigration. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 6

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid in accordance with the rules and procedures of one Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law, and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

Article 7

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the receipt of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the standards of the International Civil Aviation Organization. The other Party shall then take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with standards of the International Civil Aviation Organization when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The 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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory, in the case of the Czech Republic under the EU Treaties and with valid Operating Licence in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party, in conformity with the laws and regulations in force in that Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law. Each 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 Party shall also give positive consideration to any request from the other 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach

a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for application of Article 4 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

Article 9

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines for operation of the aircraft of the same class engaged in similar international services.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 10

Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular aircraft equipment in situations where the designated airline of either Party has entered into arrangements with another airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.

5. Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of Brazil that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.

6. On the basis of reciprocity and in conformity with Brazilian legislation, nothing in this Agreement shall prevent Brazil from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of the designated airlines of the Czech Republic that operates between points in the territory of Brazil.

Article 11

Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

2. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 12

Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.

2. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory. The designated airlines shall provide such information in a manner and format prescribed by each Party.

3. If one Party believes that any tariff is unreasonably discriminatory, unreasonably high or restrictive due to abuse of a dominant position or artificially low due to direct or indirect subsidy or support or where evidence exists as to an intent to eliminate competition or otherwise inconsistent with aims of this Agreement, it may request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the Tariff shall take effect or continue to be in effect.

Article 13

Competition

1. The Parties shall inform each other, upon request, about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.

3. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.

Article 14

Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airlines of the other Party to convert and remit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. The conversion and remittance are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

2. If there is a special agreement between the Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

Article 15

Commercial Activities

1. Subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Party, each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services

in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries normally purchased by banks in that territory, and any person shall be free to purchase such transportation in these currencies.

3. The designated airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

4. These staff requirements may, at the option of the designated airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and

b) both Parties shall endeavour to facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Article 16

Code Sharing

1. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Party may enter into commercial code-share and blocked-space arrangements with:

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via the territory of such third Party, the aeronautical authorities of the concerned Party have the right not to accept such arrangements;

provided that all airlines in such arrangements:

c) hold the appropriate authority;

d) meet the requirements normally applied to such arrangements.

2. All airlines in such arrangements must, in respect of any ticket sold by them, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

3. Code-share arrangements may be subject to prior approval of the appropriate authorities before implementation.

Article 17

Operational Flexibility

1. Each airline may, in operating air services authorized by this Agreement, use its own aircraft or aircraft that have been leased ("dry lease") or leased with crew, insurance and maintenance ("wet lease"), through a contract between airlines of either Party or third countries, subject to the laws and regulations of each Party.

2. On any sector or sectors of the routes specified in this Agreement, any airline shall be entitled to perform international air services, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Article 18

Ground Handling

Subject to the laws and regulations in force in the territory of the respective Party including, in the case of the Czech Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Party the right to perform its own ground handling (self-handling) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 19

Intermodal Services

The designated airline of each Party shall have the right to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Parties or third countries. The designated airline may elect to perform its own surface transport or to provide it through arrangements, including code-share, with other surface carriers, subject to the laws and regulations in force in the territory of the Party concerned. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the facts concerning such transport.

Article 20

Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 21

Filling of Schedules

The designated airline of each Party shall comply with the regulation for filling of its envisaged flight schedules with the aeronautical authorities of the other Party as well as for any modification thereof.

Article 22

Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

Article 23

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

2. If the aeronautical authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the Parties fail to reach a settlement of the dispute through diplomatic channels, the dispute, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators at the request of either Party.

4. Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days of the date on which either Party has informed the other Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.

5. If the periods specified in paragraph 4 of this Article have not been observed, either Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

6. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Parties. Each Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 24
Amendments

Any amendment to this Agreement agreed upon by the Parties, shall come into effect on the sixtieth (60) day after receipt of the latter of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures and the formalities legally required for approval of this amendment have been completed by both Parties.

Article 25
Multilateral Agreements

If both Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 26
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 27
Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

Article 28

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures and the formalities legally required for approval of this Agreement have been completed by both Parties.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement.

Done at Riyadh this 5th day of December 2023, in duplicate in Portuguese, Czech and in English languages, all texts being authentic. In case on any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

Sérgio Eugênio de Risios Bath
Ambassador to the Kingdom of Saudi Arabia

FOR THE CZECH REPUBLIC

Marek Skrna
Deputy Director of the Civil Aviation Department
Ministry of Transport

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the designated airlines of Brazil:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in Brazil	Any points	Any points in the Czech Republic	Any points

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

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in the Czech Republic	Any points	Any points in Brazil	Any points

NOTES:

1. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights and at their option:

   a) operate flights in either or both directions;

   b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

   c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;

   d) omit stops at any point or points; and

   e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, except for all cargo services, the transportation is part of a service that serves at least one point in the territory of the Party designating the airline.

2. The designated airlines of both Parties may exercise fifth freedom traffic rights at intermediate and/or beyond points.

3. The designated airlines of both Parties may exercise seventh freedom traffic rights for all cargo services at any points.

4. References in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Union Member States. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.

DOHODA MEZI BRAZILSKOU FEDERATIVNÍ REPUBLIKOU A ČESKOU REPUBLIKOU O LETECKÝCH SLUŽBÁCH

Brazilská federativní republika („Brazílie“)

a

Česká republika,
dále uváděné jako „strany“,

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944,

vedeny přáním přispět k rozvoji mezinárodního civilního letectví,

vedeny přáním sjednat dohodu za účelem zavedení a provozování leteckých dopravních služeb mezi a za svými územími,

se dohodly takto:

ČLÁNEK 1
Definice

Pro účely této dohody, pokud není stanoveno jinak, výrazem:

a) „letecké úřady“ se rozumí v případě Brazílie Národní agentura pro civilní letectví (ANAC), a v případě České republiky Ministerstvo dopravy nebo, v obou případech, kterýkoli jiný orgán nebo osoba právně zmocněná k provádění funkcí vykonávaných uvedenými úřady,

b) „dohoda“ se rozumí tato dohoda, jakákoli její příloha a jakékoli změny,

c) „kapacita“ se rozumí rozsah služeb poskytovaných podle této dohody, obvykle vyjádřený počtem letů (frekvencí), sedadel nebo tun zboží nabízených na trhu (mezi dvěma místy nebo státy) nebo na lince v daném období, např. denně, týdně, sezónně nebo ročně,

d) „Úmluva“ se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud tyto přílohy a změny vstoupily v platnost pro obě strany,

e) „určený letecký podnik“ se rozumí letecký podnik, který byl určen a oprávněn v souladu s článkem 3 (Určení a oprávnění) této dohody,

f) „cena“ se rozumějí jakékoli tarify, sazby nebo poplatky za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou poštovních zásilek) v letecké dopravě, včetně jakéhokoli jiného druhu dopravy v této spojitosti, účtované leteckými podniky, včetně jejich zprostředkovatelů, a podmínky, které se na tyto tarify, sazby nebo poplatky vztahují,

g) „území“ se ve vztahu ke státu rozumí význam, který je pro něj příslušně stanoven v článku 2 Úmluvy,

h) „uživatelské poplatky“ se rozumí poplatek účtovaný leteckým podnikům příslušnými úřady nebo jimi umožněný k účtování za poskytování letištní infrastruktury nebo zařízení či zařízení služeb řízení letového provozu nebo zařízení a služeb v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, včetně souvisejících služeb a zařízení pro letadla, jejich posádky, cestující a zboží,

i) „letecká dopravní služba“, „mezinárodní letecká dopravní služba“, „letecký podnik“ a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" se rozumí význam, který je pro ně příslušně stanoven v článku 96 Úmluvy a

j) „smlouvy EU“ se rozumějí Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie.

ČLÁNEK 2

Udělení práv

1. Každá strana poskytuje druhé straně práva stanovená v této dohodě za účelem provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb na linkách stanovených v této dohodě.

2. Podle ustanovení této dohody požívá určený letecký podnik každé strany následující práva:

a) létat bez přistání přes území druhé strany,

b) přistávat na území druhé strany pro potřeby nikoli obchodní,

c) přistávat v místech na linkách stanovených v seznamu linek za účelem nakládat a vykládat v rámci mezinárodní přepravy cestující, zavazadla, zboží nebo poštovní zásilky, odděleně nebo v kombinaci, v souladu s přílohou k této dohodě a

d) jiná práva stanovená v této dohodě.

3. Letecké podniky každé strany, které nejsou určené podle článku 3 (Určení a oprávnění) této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci 2 a) a b) tohoto článku.

4. Nic v této dohodě není považováno za udělení práva určenému leteckému podniku jedné strany nakládat na území druhé strany cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky za úplatu s určením pro jiné místo na území této druhé strany.

ČLÁNEK 3

Určení a oprávnění

1. Každá strana má právo určit písemně druhé straně letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb a odvolat nebo změnit takové určení. Tato oznámení se provádějí diplomatickou cestou.

2. Na základě obdržení takového určení a žádosti určeného leteckého podniku udělí každá strana bez prodlení příslušné provozní oprávnění způsobem a ve formě předepsané pro udělování provozních oprávnění, za předpokladu, že:

a) v případě leteckého podniku určeného Brazílií

(i) je tento letecký podnik usazen a má své hlavní sídlo podnikání na území Brazílie a

(ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Brazílií,

b) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou

(i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie a

(ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad,

c) strana, která určila letecký podnik, jedná v souladu s ustanoveními článku 7 (Bezpečnost letectví) a článku 8 (Ochrana letectví) této dohody a

d) určený letecký podnik je schopen plnit ostatní podmínky stanovené zákony a předpisy, které uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb strana, která určení obdržela.

3. Po udělení provozního oprávnění podle odstavce 2 tohoto článku může určený letecký podnik kdykoli zahájit provozování dohodnutých služeb v souladu s určením za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody.

ČLÁNEK 4

Neudělení, odvolání a omezení oprávnění

1. Letecký úřad každé strany má právo neudělit oprávnění podle článku 3 (Určení a oprávnění) této dohody leteckému podniku určenému druhou stranou a odvolat, pozastavit taková oprávnění nebo uložit pro jejich využívání dočasně nebo trvale podmínky, jestliže:

a) v případě leteckého podniku určeného Brazílií

(i) není tento letecký podnik usazen nebo nemá své hlavní sídlo podnikání na území Brazílie nebo

(ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Brazílií,

b) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou

(i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie nebo

(ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad,

c) strana, která určila letecký podnik, nejedná v souladu s ustanoveními článku 7 (Bezpečnost letectví) a článku 8 (Ochrana letectví) této dohody nebo

d) takový určený letecký podnik neprokáže způsobilost plnit ostatní podmínky stanovené zákony a předpisy, které uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb strana, která určení obdržela.

2. Pokud není nutné okamžitě provést odvolání, pozastavení nebo uložení podmínek podle odstavce 1 tohoto článku k zabránění dalšího porušování zákonů, předpisů nebo ustanovení této dohody, uplatní se taková práva pouze po konzultaci s druhou stranou. Pokud není mezi stranami dohodnuto jinak, tyto konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů od data požadavku učiněného jednou stranou.

ČLÁNEK 5

Uplatňování práva

1. Zákony a předpisy jedné strany, upravující vstup a výstup letadla provozujícího mezinárodní letecké dopravní služby nebo jeho provoz a navigaci na území této strany, se vztahují na letadla leteckých podniků druhé strany.

2. Zákony a předpisy jedné strany, týkající se vstupu či pobytu na, tranzitu přes a výstupu z jejího území, pokud jde o cestující, posádky, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, jako jsou zákony a předpisy ve vztahu k přistěhovalectví, cestovním dokladům, clům, měnovým, zdravotním, karanténním, veterinárním nebo hygienickým opatřením, se vztahují na cestující, posádku, zavazadla, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem leteckého podniku druhé strany při pobytu na území první strany.

3. Žádná strana nedává při uplatňování přistěhovaleckých, celních, karanténních a podobných předpisů přednost svým vlastním nebo kterýmkoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

4. Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni nanejvýše zjednodušené kontrole, pokud není kontrola odůvodněna na základě ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 8 (Ochrana letectví) této dohody, zájmem na zachování vnitřní bezpečnosti, zabránění nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami nebo nedovolenému přistěhovalectví. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu jsou osvobozena od cla a jiných poplatků.

ČLÁNEK 6

Uznání osvědčení a průkazů

1. Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy jedné strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že požadavky pro vydání těchto osvědčení a průkazů nebo pro jejich potvrzení za platné odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, které mohou být stanoveny podle Úmluvy.

2. Pokud se výhody nebo podmínky průkazů nebo osvědčení uvedených v odstavci 1 tohoto článku, vydaných leteckými úřady jedné strany jakékoli osobě nebo určenému leteckému podniku, nebo ve vztahu k letadlu používanému při provozu dohodnutých služeb, odchylují od minimálních podmínek stanovených podle Úmluvy a tato odchylka byla oznámena Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, druhá strana může žádat o konzultace mezi leteckými úřady s cílem vyjasnit si uvedený postup.

3. Každá strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad nebo přistání na jejím území osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou stranou.

ČLÁNEK 7

Bezpečnost letectví

1. Každá strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou stranou v oblastech vztahujících se na letecká zařízení, posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne doručení žádosti.

2. Jestliže po těchto konzultacích jedna strana shledá, že druhá strana účinně neudržuje a neuplatňuje bezpečnostní normy v oblastech uvedených v odstavci 1 tohoto článku, které by splňovaly podmínky stanovené v daném období Úmluvou, druhá strana je informována o těchto zjištěních a o opatřeních považovaných za nezbytná k tomu, aby byl dosažen soulad s těmito podmínkami Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Druhá strana následně učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou stranou do patnácti (15) dnů nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 (Neudělení, odvolání a omezení oprávnění) této dohody.

3. V souladu s článkem 16 Úmluvy je dále dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem jedné strany, nebo jeho jménem, na dopravních službách na nebo z území druhé strany může být, v době, kdy se nachází na území druhé strany, podrobeno kontrole oprávněnými zástupci druhé strany za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění v provozu letadla. Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je účelem této kontroly ověření platnosti dokladů letadla, průkazů jeho posádky, a zda vybavení a stav letadla odpovídá normám stanoveným v daném období Úmluvou.

4. Jestliže je nezbytné přijmout okamžité opatření k zajištění bezpečnosti provozu leteckého podniku, vyhrazuje si každá strana právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé strany.

5. Jakékoli opatření jedné strany podle odstavce 4 tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

6. Pokud je podle odstavce 2 tohoto článku zjištěno, že jedna strana porušuje podmínky Mezinárodní organizace pro civilní letectví i po dohodnuté lhůtě, je o tom informován generální tajemník Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Je také informován o následném vyhovujícím řešení této situace.

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

ČLÁNEK 8

Ochrana letectví

1. Strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy tvoří nedílnou součást této dohody. Aniž je omezena obecná platnost jejich práv a povinností podle mezinárodního práva, jednají strany zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16.

prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991, a jakékoli jiné úmluvy nebo protokolu upravujících ochranu civilního letectví, které jsou závazné pro obě strany.

2. Strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům protiprávního zmocnění se civilních letadel a jiným protiprávním činům proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

3. Strany jednají ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči stranám; strany vyžadují, aby provozovatelé letadel registrovaných v jejich rejstříku nebo provozovatelé letadel, kteří jsou usazení na jejich územích, v případě České republiky podle smluv EU a mající platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie, a provozovatelé letišť na jejich územích jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví. Každá strana informuje druhou stranu o jakýchkoli rozdílech mezi svými předpisy, postupy a standardy v ochraně letectví podle těchto Příloh. Každá strana může kdykoli požádat o okamžité konzultace s druhou stranou k projednání těchto rozdílů.

4. Každá strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby tito provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně letectví uvedená v odstavci 3 tohoto článku, jež vyžaduje druhá strana pro vstup na, výstup z nebo pobyt na území této druhé strany, v souladu se zákony a předpisy platnými v této straně včetně práva Evropské unie v případě České republiky. Každá strana zajistí, aby se na jejím území účinně uplatňovala odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání. Každá strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé strany na přiměřená mimořádná bezpečnostní opatření s cílem čelit určité hrozbě.

5. Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu protiprávního zmocnění se civilního letadla nebo jiného protiprávního činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, pomohou si strany vzájemně usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.

6. Má-li kterákoli strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá strana odchýlila od ustanovení tohoto článku, může první strana požádat o konzultace. Takové konzultace jsou zahájeny do patnácti (15) dnů ode dne doručení takové žádosti od kterékoli strany. Nedosažení uspokojivé dohody do patnácti (15) dnů ode dne zahájení konzultací je důvodem k uplatnění článku 4 (Neudělení, odvolání a omezení oprávnění) této dohody. Vyžaduje-li to nepředvídatelná situace nebo je třeba zabránit dalšímu porušování ustanovení tohoto článku, může první strana kdykoli provést prozatímní opatření.

ČLÁNEK 9

Uživatelské poplatky

1. Žádná strana neuloží nebo neumožní uložit vůči určeným leteckým podnikům druhé strany uživatelské poplatky vyšší než ty ukládané svým leteckým podnikům za provoz letadla téže kategorie vykonávajícího podobné mezinárodní dopravní služby.

2. Každá strana podporuje konzultace o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky používajícími poskytované služby a zařízení; bude-li to praktické, učiní tak prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Jakékoli návrhy na změny uživatelských poplatků by měly být předány těmto uživatelům v přiměřené lhůtě, aby měli možnost vyjádřit svá stanoviska dříve, než budou změny uskutečněny. Každá strana dále podporuje výměnu vhodných informací o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a těmito uživateli.

ČLÁNEK 10

Cla

1. Každá strana osvobozuje určený letecký podnik druhé strany na základě reciprocity a v nejvyšší možné míře na základě svého vnitrostátního práva od dovozních omezení, cel, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků, které nejsou založeny na nákladech za služby poskytované při příletu, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a jiné věci, jako jsou tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky určeného leteckého podniku a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem, určené k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé strany, provozujícího dohodnuté služby.

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

a) dovezené na území jedné strany určeným leteckým podnikem druhé strany nebo jeho jménem,

b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné strany od příletu na nebo při odletu z území druhé strany nebo

c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné strany na území druhé strany a určené k použití při provozování dohodnutých služeb,

bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovány zcela na území strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nejsou zcizovány na území této strany.

3. Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál a dodávky obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli strany mohou být vyloženy na území druhé strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. V takovém případě

mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.

4. Osvobození poskytnutá tímto článkem pokud jde o spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů a obvyklé palubní vybavení se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli strany uzavře ujednání s jinými leteckými podniky o zápůjčce nebo přenechání na území druhé strany za předpokladu, že takové jiné letecké podniky požívají stejná osvobození od druhé strany. Takové zápůjčky a přenechání oznámí letecký podnik příslušným celním úřadům.

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

6. Na základě reciprocity a v souladu s brazilskými právními předpisy nic v této dohodě nebrání Brazílii, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle určených leteckých podniků České republiky, které je provozováno mezi místy na území Brazílie.

ČLÁNEK 11
Kapacita

1. Každá strana umožní každému určenému leteckému podniku stanovit si frekvence a kapacitu nabízených mezinárodních leteckých dopravních služeb na základě obchodního uvážení na daném trhu.

2. Žádná strana jednostranně neomezí rozsah přepravy, frekvence nebo pravidelnost dopravních služeb nebo typu či typů letadel, provozovaných určeným leteckým podnikem druhé strany, kromě případů, kdy tak může být požadováno pro účely celní, technické, provozní a z důvodů životního prostředí, podle jednotných podmínek v souladu s článkem 15 Úmluvy.

ČLÁNEK 12
Cenotvorba

1. Ceny účtované za letecké dopravní služby provozované v rámci této dohody jsou leteckými podniky stanovovány volně a nepodléhají schválení.

2. Každá strana může požadovat, aby určené letecké podniky oznámily nebo předložily úřadům ceny za dopravu začínající na jejím území. Určené letecké podniky poskytují takové informace způsobem a ve formě předepsané každou stranou.

3. Pokud se jedna strana domnívá, že jakýkoli tarif je nepřiměřeně diskriminující, nepřiměřeně vysoký, omezující z důvodu zneužití dominantního postavení, uměle nízký vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře, pokud existuje důkaz o záměru omezit hospodářskou soutěž nebo je jinak v rozporu s cíli této dohody, může tato strana požádat o

konzultace a oznámit druhé straně důvody její nespokojenosti. Tyto konzultace jsou uskutečněny do čtrnácti (14) dnů od doručení žádosti. Dokud není dosaženo vzájemné dohody, tarify nabydou účinnosti nebo jejich účinnost pokračuje.

ČLÁNEK 13
Hospodářská soutěž

1. Strany se vzájemně na žádost informují o právu hospodářské soutěže, politikách a postupech či o příslušných změnách, stejně jako o jakýchkoli konkrétních cílech, které by mohly ovlivnit provoz leteckých dopravních služeb podle této dohody, a označí úřady odpovědné za jejich provádění.

2. Strany se vzájemně informují, kdykoli se domnívají, že došlo k rozporu mezi prováděním jejich práva hospodářské soutěže, politik a postupů, a záležitostmi vztahujícími se k provozu podle této dohody.

3. Každá strana přijme veškeré náležité kroky v rámci své pravomoci k potlačení všech forem diskriminace a protikonkurenčního nebo predátorského jednání při výkonu práv a oprávnění stanovených touto dohodou.

ČLÁNEK 14
Přepočet měn a převod příjmů

1. Každá strana umožní na požádání leteckým podnikům druhé strany přepočítat a převést do zahraničí všechny přebytky příjmů nad místními výdaji z prodeje leteckých dopravních služeb a souvisejících činností přímo spojených s leteckou dopravou, s přepočtem a převodem umožněnými bez prodlení podle tržního směnného kurzu platného pro tyto transakce v den převodu. V případě, že tržní směnný kurz neexistuje, uskuteční se přepočet a převod bez omezení podle úředního směnného kurzu, platného v den převodu. Přepočet a převod nepodléhají jakýmkoli administrativním nebo směnným poplatkům, s výjimkou těch, které banky obvykle vybírají za provedení těchto přepočtů a převodů.

2. V případě, že zvláštní dohody mezi stranami upravují zamezení dvojímu zdanění nebo převod finančních prostředků, mají takové dohody aplikační přednost.

ČLÁNEK 15
Obchodní činnosti

1. V souladu se zákony a předpisy platnými na území druhé strany uděluje každá strana leteckým podnikům druhé strany právo prodávat a nabízet mezinárodní letecké dopravní služby na svém území buď přímo nebo prostřednictvím zprostředkovatelů nebo jiných prostředníků podle volby leteckého podniku, on-line i off-line, včetně práva na zřízení kanceláří.

2. Každý letecký podnik má právo prodávat dopravní služby v místní měně nebo ve volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území, a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v těchto měnách.

3. Určené letecké podniky jedné strany jsou oprávněny na základě reciprocity přivést a udržovat na území druhé strany své zástupce, obchodní, provozní a technický personál potřebný v souvislosti s provozováním dohodnutých služeb.

4. Tyto požadavky na personál mohou být podle volby určených leteckých podniků jedné strany uspokojeny vlastním personálem nebo za využití služeb jakékoli jiné organizace, společnosti nebo leteckého podniku provozujícího služby na území druhé strany a oprávněného vykonávat takové služby pro jiné letecké podniky.

5. Zástupci a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území druhé strany a v souladu s těmito zákony a předpisy:

a) každá strana na základě reciprocity a zbytečného odkladu udělí nezbytná pracovní povolení, víza nebo jiné podobné dokumenty zástupcům a personálu uvedeným v odstavci 3 tohoto článku a

b) obě strany usilují o usnadnění a urychlení požadavků na pracovní povolení pro personál vykonávající určité dočasné povinnosti nepřesahující dobu devadesáti (90) dnů.

ČLÁNEK 16

Společné označování linek

1. Při provozování nebo nabízení dohodnutých služeb na stanovených linkách k prodeji může každý určený letecký podnik jedné strany uzavřít obchodní ujednání o společném označování linek (code-share) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:

a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli strany,

b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávnila nebo nedovolila srovnatelná ujednání mezi leteckými podniky druhé strany a jinými leteckými podniky na dopravních službách do, z a přes území třetí strany, má letecký úřad příslušné strany právo nepřijmout taková ujednání;

za předpokladu, že všechny letecké podniky v rámci takových ujednání:

c) mají příslušná oprávnění,

d) splňují požadavky běžně uplatňované na taková ujednání.

2. Při prodeji jakéhokoli přepravního dokladu u všech leteckých podniků v rámci takových ujednání musí být kupujícímu v místě prodeje zřejmé, se kterým leteckým podnikem nebo leteckými podniky vstupuje do smluvního vztahu.

3. Ujednání o společném označování linek může před jejich zavedením podléhat schválení příslušných úřadů.

ČLÁNEK 17

Provozní flexibilita

1. Každý letecký podnik může při provozu leteckých dopravních služeb povolených podle této dohody používat svá vlastní letadla nebo letadla najatá (dry lease), nebo najatá s posádkou, pojištěním a údržbou (wet lease), na základě smlouvy mezi leteckými podniky každé strany nebo třetí strany, s výhradou zákonů a předpisů každé strany.

2. Jakýkoli letecký podnik je oprávněn vykonávat mezinárodní letecké dopravní služby na jakékoli části nebo částech linek stanovených v této dohodě, včetně ujednání o společném označování linek s jinými leteckými podniky, bez omezení, jako je změna typu, velikosti nebo počtu provozovaných letadel v jakémkoli místě nebo místech na lince, za předpokladu, že doprava za takové místo je pokračováním dopravy z území strany, která určila letecký podnik a ve směru příletu na území strany, která určila letecký podnik, jde o pokračování dopravy z místa za.

ČLÁNEK 18

Pozemní odbavování

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

ČLÁNEK 19

Kombinované dopravní služby

Určený letecký podnik každé strany má právo ve spojení s leteckou dopravou cestujících a zboží využívat jakoukoli pozemní dopravu do nebo z jakéhokoli místa na územích stran nebo třetích států. Určený letecký podnik si může zvolit mezi vykonáváním vlastní pozemní dopravy nebo jejím poskytováním prostřednictvím ujednání, včetně společného označování linek, s jinými pozemní dopravci za podmínky dodržování zákonů a předpisů platných na území příslušné strany. Tyto kombinované dopravní služby mohou být nabízeny při kombinaci letecké a pozemní dopravy jako přímá dopravní služba a za jednu cenu za předpokladu, že jsou cestující a zasilatelé informováni o skutečnostech týkajících se této dopravy.

ČLÁNEK 20

Poskytování údajů

Letecký úřad každé strany na požádání poskytne nebo zajistí, aby jeho určené podniky poskytly leteckému úřadu druhé strany periodické nebo jiné statistické údaje v rozsahu, který může být rozumně požadován.

ČLÁNEK 21

Předkládání letových řádů

Určený letecký podnik každé strany jedná při předkládání svého zamýšleného letového řádu leteckému úřadu druhé strany v souladu s příslušnými předpisy, stejně jako v případě jakýchkoli změn k němu.

ČLÁNEK 22

Konzultace

1. Každá strana může kdykoli požádat o konzultace ohledně výkladu, uplatňování, provádění nebo změn této dohody nebo ohledně souladu s touto dohodou.

2. Tyto konzultace jsou zahájeny v rámci přímých jednání nebo písemně ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení písemné žádosti druhé straně, pokud není stranami dohodnuto jinak.

ČLÁNEK 23

Řešení sporů

1. V případě sporu mezi stranami, týkajícího se výkladu nebo provádění této dohody, se ho v prvé řadě vynasnaží letecké úřady obou stran vyřešit konzultacemi nebo jednáním.

2. Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, je spor řešen diplomatickou cestou.

3. Jestliže se stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu diplomatickou cestou, mohou jej postoupit na základě žádosti kterékoli strany k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců.

4. Tento rozhodčí soud se ustavuje následovně: každá strana jmenuje jednoho člena a tito dva členové se poté dohodnou a jmenují státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Členové jsou jmenováni do šedesáti (60) dnů a předseda do devadesáti (90) dnů ode dne, ke kterému kterákoli strana informovala druhou stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.

5. Nejsou-li lhůty stanovené v odstavci 4 tohoto článku dodrženy, může kterákoli strana, není-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat předsedu Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby učinil nezbytná jmenování. Je-li předseda státním příslušníkem státu některé ze stran nebo mu cokoliv jiného brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování místopředseda, který jej zastupuje.

6. Rozhodčí soud přijímá rozhodnutí většinou hlasů. Jeho rozhodnutí jsou pro strany závazná. Každá strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako své zastoupení v rozhodčím

řízení, náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady nesou strany rovným dílem. Ve všech ostatních záležitostech rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

ČLÁNEK 24

Změny

Jakákoli změna této dohody, jestliže je dohodnuta mezi stranami, vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót oznamujících, že byly oběma stranami splněny všechny nezbytné vnitřní postupy a právně vyžadované formality pro schválení této změny.

ČLÁNEK 25

Mnohostranné úmluvy

Jestliže se obě strany stanou stranami mnohostranné úmluvy upravující vztahy, které jsou upraveny touto dohodou, uskuteční konzultace k určení, zda by měla být tato dohoda upravena tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy.

ČLÁNEK 26

Ukončení platnosti

Kterákoli strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody skončí o půlnoci místního času oznamující strany bezprostředně před prvním výročím ode dne doručení oznámení druhé straně, není-li před uplynutím tohoto období toto oznámení vzato zpět se souhlasem druhé strany. V případě, že chybí potvrzení o doručení druhé straně, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

ČLÁNEK 27

Registrace

Tato dohoda a jakékoli její změny jsou po podpisu registrovány u Mezinárodní organizace pro civilní letectví stranou, na jejímž území byla tato dohoda podepsána, nebo jak je dohodnuto mezi stranami.

ČLÁNEK 28

Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější ze dvou diplomatických nót oznamujících, že byly oběma stranami splněny všechny nezbytné vnitřní postupy a právně vyžadované formality pro schválení této dohody.

Na důkaz čehož, níže podepsaní řádně zmocnění zástupci podepsali tuto dohodu.

Dáno v Rijádu dne 5 prosince 2023 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazycích portugalském, českém a anglickém, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu je rozhodující anglický text.

ZA BRASILSKOU FEDERATIVNÍ REPUBLIKU

Sérgio Eugênio de Risios Bath
Velvyslanec v Království Saúdské Arábie

ZA ČESKOU REPUBLIKU

Marek Skrna
Zástupce ředitele odboru civilního letectví
Ministerstvo dopravy

PŘÍLOHA

SEZNAM LINEK

Linky provozované leteckými podniky určenými Brazílií:

počáteční místa	mezilehlá místa	místa určení	místa za
jakákoli místa v Brazílii	jakákoli místa	jakákoli místa v České republice	jakákoli místa

Linky provozované leteckými podniky určenými Českou republikou:

počáteční místa	mezilehlá místa	místa určení	místa za
jakákoli místa v České republice	jakákoli místa	jakákoli místa v Brazílii	jakákoli místa

POZNÁMKY:

1. Určené letecké podniky obou stran mohou na jakémkoli nebo všech letech a dle jejich volby:

a) provozovat lety v jednom nebo v obou směrech,

b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla,

c) obsluhovat mezilehlá místa, místa za a místa na územích stran v rámci linek v jakékoli kombinaci a pořadí, bez práv na výkon kabotáže,

d) vynechat přistání v jakémkoli místě nebo místech a

e) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo v jakémkoli místě na linkách

f)

bez směrového nebo geografického omezení a bez ztráty jakéhokoli práva na přepravu, která je jinak podle této dohody umožněna, za předpokladu, že s výjimkou nákladních leteckých služeb (all cargo) tvoří doprava část služby, která obsluhuje nejméně jedno místo na území strany, která letecký podnik určila.

2. Určené letecké podniky obou stran mohou vykonávat práva páté svobody vzduchu v mezilehlých bodech nebo bodech za.

3. Určené letecké podniky obou stran mohou vykonávat práva sedmé svobody vzduchu pro nákladní letecké služby (all cargo) v jakýchkoli bodech.

4. V této dohodě musí být odkazy na státní příslušníky České republiky chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropské unie. V této dohodě musí být odkazy na letecké podniky České republiky chápány jako odkazy na letecké podniky určené Českou republikou.