

澳門幣(MOP)

帳目編號 Código das contas	項目 Rubricas	追加 Reforço
	成本 Custos	
6792-63	由第三者作出的供應及提供的勞務 <i>Fornecimentos e serviços de terceiros</i>	15,620,000.00
6792-631	第三者的供應 <i>Fornecimentos de terceiros</i>	505,000.00
6792-6311	水 <i>Água</i>	5,000.00
6792-6312	電 <i>Electricidade</i>	500,000.00
6792-632	第三者所提供的勞務 (I) <i>Serviços de terceiros (I)</i>	14,645,000.00
6792-6321	房屋及其他租金 <i>Rendas e alugueres</i>	12,515,000.00
6792-6324	通訊費 <i>Comunicação</i>	20,000.00
6792-6325	保險 <i>Seguros</i>	10,000.00
6792-6327	特定工作 <i>Trabalhos especializados</i>	2,100,000.00
6792-633	第三者所提供的勞務 (II) <i>Serviços de terceiros (II)</i>	470,000.00
6792-6338	其他勞務 <i>Outros serviços</i>	470,000.00
	成本總計 <i>Total dos custos</i>	15,620,000.00
	固定資產及成本總計 <i>Total das imobilizações e custos</i>	17,650,000.00

澳門理工學院理事會——院長：李向玉——副院長：王浦劬

——秘書長：辜麗霞

O Conselho de Gestão do Instituto Politécnico de Macau. —
O Presidente, *Lei Heong Lok*. — O Vice-Presidente, *Wang Puqu*.
— A Secretária-Geral, *Ku Lai Ha*.

第 25/2006 號行政長官公告

中華人民共和國澳門特別行政區政府與
斯里蘭卡民主社會主義共和國政府航班協定行政長官根據澳門特別行政區第3/1999號法律第三條(六)項
和第六條第一款的規定，命令公佈《中華人民共和國澳門特別行
政區政府與斯里蘭卡民主社會主義共和國政府航班協定》。

二零零六年六月十四日發佈。

行政長官 何厚鐸

Aviso do Chefe do Executivo n.º 25/2006

Acordo entre o Governo da Região Administrativa Especial
de Macau da República Popular da China e o Governo
da República Socialista Democrática do Sri Lanka relativo
aos Serviços Aéreos entre as suas Respectivas ÁreasO Chefe do Executivo manda publicar, nos termos da alínea
6) do artigo 3.º e do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 da Re-
gião Administrativa Especial de Macau, o «Acordo entre o Go-
verno da Região Administrativa Especial de Macau da Repú-
blica Popular da China e o Governo da República Socialista
Democrática do Sri Lanka Relativo aos Serviços Aéreos entre
as suas Respectivas Áreas».

Promulgado em 14 de Junho de 2006.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*.

中華人民共和國澳門特別行政區政府
與
斯里蘭卡民主社會主義共和國政府
航班協定

經中華人民共和國中央人民政府正式授權締結本協定的中華人民共和國澳門特別行政區政府（澳門特別行政區）和斯里蘭卡民主社會主義共和國政府（以下稱為締約雙方），

希望締結一項協定，以便在兩個地區之間及其以遠建立航班服務；

認識到航空運輸作為雙方人民之間建立和保持和睦，理解與合作之手段的重要性；

希望為發展國際民航作出貢獻；

達成協定如下：

第一條
定義

一、就本協定而言，除非另有說明：

（一）“航空當局”一詞，在澳門特別行政區方面指民航局，在斯里蘭卡民主社會主義共和國方面指負責民航事務的部長，或對任何一方而言，指經授權行使與本協定有關的任何職能的任何個人或機構；

（二）“協議航班”一詞指在“規定航線”上按照協議的運力限額，以分開或混合的方式運輸旅客、郵件和貨物的定期國際航班；“規定航線”一詞指本協定附件中確定的航線；

（三）“協定”一詞指本協定及其擬定實施的附件以及對本協定或附件的任何修改；

（四）“航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”名詞分別採納於一九四四年十二月七日在芝加哥供開放簽字的國際民用航空公約第九十六條所賦予的含義；

（五）“附件”一詞指本協定所附之航線表及該附件上的任何條文或註釋，及對其所作的任何修訂；

（六）“運力”一詞，就飛機而言，指該飛機在一條航線或一條航線的航段上的業載；“運力”一詞，就某一協議航班而言，指一特定時期內在一條航線或一條航線的航段上，該航班所用飛機的運力乘以該航班經營的班次；

（七）“貨物”一詞包括郵件；

（八）“公約”一詞，指於一九四四年十二月七日在芝加哥供開放簽字的國際民用航空公約，並且包括：一）、根據該公約第九十四條第一款對其所作的並已生效的任何修改，且經締約雙方批准和/或對締約雙方適用；以及二）、根據該公約第九十條通過的任何附件和對其所作的修改，只要該附件或修改在任何特定時間對締約雙方已經生效；

（九）“指定空運企業”一詞指根據本協定第三條的規定而獲得指定和授權的空運企業；

（十）“保安設施”一詞具有公約附件九所賦予的含義；

（十一）“運價”一詞指空運企業運輸旅客及貨物所收取的價格及適用此種價格的條件，但不包括運輸郵件的報酬和條件；

（十二）“地區”一詞，在澳門特別行政區方面包括澳門半島、氹仔島和路環島；在斯里蘭卡民主社會主義共和國方面，則具有公約第二條賦予“領土”一詞的含義；

(十三)“用戶費”一詞指為飛機，其機組，旅客和貨物提供機場財產或航行設施，包括相關服務和設施，而由有關當局或經其允許向空運企業收取的費用。

二、本協定之附件為本協定之一部份。

三、締約雙方在執行本協定時，其作法應符合一九四四年十二月七日開放簽字的國際民用航空公約的規定，這包括附件以及適用於締約雙方的對公約或其附件的任何修改，只要這些規定適用於國際航班運輸。

第二條 權利的授予

一、締約各方給予締約另一方本協定中確定的權利，以便其指定空運企業在規定航線上建立和經營協議航班。

二、根據本協定的條款，締約各方指定空運企業享有下列權利：

(一) 飛越締約對方地區而不降停；

(二) 在該地區內作非運輸業務性經停；以及

(三) 經營協議航班時，在附件規定的該地區內的地點降停，以便上下來自或前往規定航線上地點的旅客、行李和貨物。

三、締約各方凡不屬於第三條所規定的指定空運企業，也享有本條第二款第一及第二分款所確定的權利。

四、本條款的内容不應被視為給予締約一方指定空運企業為出租或取酬為目的，在締約另一方地區內裝載旅客、行李和貨物前往該締約另一方地區內另一點的特權。

五、如果由於武裝衝突，政治動亂或演變，或者特別和非同尋常的情況，締約一方指定空運企業不能在通常航路上經營航班，締約另一方應盡其所能，根據締約雙方的協商決定提供適當臨時的航路安排，為該航班的繼續經營提供便利。

六、在規定航線的地點，指定空運企業有權在非歧視的基礎上使用締約雙方提供的所有航路、機場及其他設施。

第三條 指定與授權

一、締約各方有權指定一家空運企業在規定的航線上經營協議航班。該指定應由指定該空運企業的締約方航空當局以書面方式經適當途徑通知締約另一方航空當局。

二、締約另一方在收到上述指定後，應根據本條第三、四款和第五款的規定，無延誤地授予該指定空運企業適當的經營許可。

三、締約一方航空當局可以要求締約另一方所指定的空運企業向其證明，該空運企業具備資格履行該當局與公約的規定相一致的，通常及合理地應用於國際航班運營的法律和規定所制訂的條件。

四、(一) 斯里蘭卡民主社會主義共和國政府如對該空運企業在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地有疑義，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第二條中所規定的權利附加它認為必要的條件。

(二) 澳門特別行政區政府如對該空運企業的主要所有權和有效控制權屬於斯里蘭卡民主社會主義共和國或其國民有疑義，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第二條中所規定的權利附加它認為必要的條件。

五、如果締約各方對該指定空運企業持有的，由指定該空運企業的締約方航空當局頒發的空運經營證明或類似執照有疑義，則也有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第二條中所規定的權利附加它認為必要的條件。

六、協議航班可隨時開始部份或全部經營，但不可早於：

(一) 得到授權的締約方已經指定某空運企業經營該規定航線，並且

(二) 授權的締約方已無延誤地將適當的經營許可授予該指定空運企業（根據本協定第四條的規定）。

七、某空運企業一經按此指定與授權，便可開始經營協議航班，條件是該空運企業遵守本協定的適用條款。

八、締約各方有權由其航空當局向締約對方航空當局以書面通知形式撤銷對某空運企業的指定，以及指定另一家空運企業取代該空運企業。

第四條

授權的撤銷、暫停和限制

一、締約各方航空當局有權撤銷締約對方指定空運企業的經營許可，或暫停其實施本協定第二條所規定的權利，或對行使該等權利臨時性或永久性附加它認為必要的條件：

(一) 該空運企業未能遵守授予權利的締約方航空當局按照公約通常和合理適用的法律和規定；或

(二) 該空運企業未能按照本協定所規定的其他條件經營；或

(三) 總之未能滿意該指定空運企業持有的，由指定該空運企業的航空當局頒發的有效空運經營證明或類似執照；或

(四) 根據本協定第九條第六款；或

(五) 締約另一方未能按照本協定第九條第二款採取適當行動以改善安全；或

(六) 未能根據本協定第八條第三款達成滿意的協議；或

(七) 根據本協定第十一條第九款；或

(八)

一) 對斯里蘭卡民主社會主義共和國政府而言，如其對該空運企業是在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地有疑義；或

二) 對澳門特別行政區政府而言，如其對該空運企業的主要所有權和有效控制權屬於斯里蘭卡民主社會主義共和國或其國民有疑義。

二、除非本條第一款所述的撤銷、暫停或附加條件必須立即執行，以防止進一步違反法律和規定，否則這種權利只能按照第十六條的規定在與締約另一方航空當局協商後方可行使。

三、如締約一方根據本條採取措施，締約另一方根據第十七條的權利不得受到損害。

第五條

協議航班經營原則

一、締約各方在行使本協定規定的權利和資格時，應在其權限範圍內採取一切適當措施消除所有形式的歧視及不合理的、反競爭或對締約另一方指定空運企業競爭地位造成不利影響的傾銷行為。

二、締約雙方航空當局應根據下述原則商定經營運力：

(一) 締約雙方的指定空運企業在經營相關地區之間規定航線上的協議航班方面享有公平均等的機會。

(二) 在經營協議航班方面，締約各方指定空運企業須顧及締約另一方指定空運企業的利益，以免不適當地影響後者在相同航線的全部或部分航段上所提供的航班。

(三) 締約雙方指定空運企業提供的協議航班，應與公眾對規定航線的運輸需求保持密切關係，其主要目的是以合理載運比例提供足夠的運力，以滿足當前和合理預期到的來往於指定空運企業的締約方地區的旅客和/或貨物的運輸需求。為在規定航線第三方地區的地點上下旅客和貨物的運輸規定，應根據運力須與下列各點相聯系的總原則制定：

一) 前往和來自指定空運企業的締約一方地區的運輸需要；

二) 在考慮到當地和地區航班之後，協議航班途徑該區域的運輸需要；及

三) 聯程航班經營的需要。

三、締約各方指定空運企業根據本條可提供的協議航班運力應與締約雙方航空當局在有關指定空運企業開航之前所確定的運力及之後隨時確定的運力相一致。

第六條

關稅及其他收費

一、締約一方指定空運企業經營協議航班的飛機及其正常設備、燃料、潤滑油(包括液壓油)和潤滑劑、消耗性技術供應品、零備件(包括發動機)、機上供應品(包括但不限於食品、飲料、酒、煙草及其他供飛行中出售給乘客或供旅客使用的其他物品)，以及其他在飛機上僅與運營或服務有關的物品，在進入締約另一方地區時，應免除關稅、消費稅、檢查費和其他稅及類似的收費和費用，條件是這些設備、供應品和物品置留在飛機上直至運出或在該地區航班上消費掉。

二、下列物品亦應免除關稅、消費稅、檢查費及其他稅項以及類似收費和費用：

(一) 在締約一方地區裝上飛機，供締約另一方指定空運企業經營的國際航班使用的機上供應品；

(二) 為維護或修理經營協議航班的飛機而運入締約一方地區的零備件(包括發動機)和機上正常設備；

(三) 締約一方指定空運企業為供應經營協議航班的飛機所用的燃料、潤滑油(包括液壓油)和潤滑劑，即使這些供應品是在裝上飛機的締約方地區的上空飛行的任何一航段上使用；

三、印製的客票、貨運單、締約一方指定空運企業任何印有其標誌的印刷品，以及該空運企業供免費發放的一般印刷品，在運入或代為該空運企業運入締約另一方地區，或裝上該指定空運企業運營的飛機，締約對方應免除所有關稅、檢查費、消費稅及類似收費和費用。

四、締約一方指定空運企業運營的飛機上保有的正常設備及本條第一款所述的其他物品經締約另一方海關當局批准可在締約另一方地區卸下。在此種情況下，該設備及物品應享受本條第一款規定的免除，條件是須重新運出或按照海關的規定和程式另行處理。但該締約方海關當局可要求該設備和物品置於其監管之下直至重新運出或按照海關的規定和程式另行處理。

五、在締約任何一方的指定空運企業與另一家或多家空運企業就在締約另一方地區內租用或移交本條第一款和第二款所指的正常設備及其他物品訂有協議的情況下，本條規定的免除亦同樣適用，條件是該其他一家或多家空運企業同樣從該締約另一方獲得此項免除。

第七條

入境和放行的法律及規定

一、締約一方關於從事國際飛行的飛機進入、停留、或離開其地區或關於此類飛機在其地區內運行和航行的法律、規定和程序，應適用於締約雙方的任何國籍的飛機，該等飛機進出或停留於該締約一方地區時，均須遵守該締約方的此等法律、規定和程序。

二、締約一方關於飛機上運輸的旅客、行李、機組和貨物進入、停留或離開其地區的法律、規定和程序，例如關於入境、放行、航空保安、移民、護照、海關、貨幣和健康檢疫的規定或對於郵件而言的郵政法律和規定，應適用於締約另一方指定空運企業進入或離開或在上述締約一方地區內時載運的旅客、行李、機組和貨物。

三、締約一方在締約另一方指定空運企業適用本條所述的法律和規定方面，不得給予其自己或任何其他空運企業以任何優先待遇。

四、對直接過境締約一方地區並且不離開為此目的而設的機場區域的旅客、行李和貨物，除在防範暴力、劫機及毒品控制方面採取的安全措施外，只應採取簡化的控制措施。此種行李和貨物應免除關稅、消費稅和類似費用和收費，但提供到達服務的收費除外。

第八條

適航證及資格證

一、為經營協議航班，締約一方頒發或核准有效並仍在有效期內的適航證、資格證和執照，締約另一方應承認其有效，條件是頒發或核准此種證件或執照的要求始終依照並符合根據公約制定的最低標準。

二、然而，締約一方對為在其地區上空飛行，由締約另一方發給對斯里蘭卡民主社會主義共和國而言其自己國民和對澳門特別行政區而言其自己居民的資格證和執照，保留拒絕承認其有效的權利。

三、如締約一方頒發或核准有效的執照或證件的特權或條件與根據公約制訂的標準有差異，不論此差異是否已向國際民航組織備案，締約另一方航空當局可根據第十六條，在不影響該締約方根據第九條第二款所擁有權利的情況下要求與締約對方航空當局協商，以便有關的做法為他們所接受而達到滿意。如未能達成滿意的協議，則構成實施本協定第四條第一款的理由。

第九條

安全

一、締約一方可以就締約另一方在有關空勤機組、飛機及其運營方面所採取的安全標準的任何方面隨時要求進行協商。此協商應在提出要求之後的三十（30）天內進行。

二、如果此種協商之後，締約一方發現締約另一方在上述任何方面未能有效地保持和實施至少相當於當時根據公約制定的最低安全標準，締約一方應將此等發現及達到上述最低標準的必要步驟通知締約另一方，締約另一方應採取適當的行動予以糾正。如締約另一方未能在十五（15）天之內或可能同意的更長時期內採取適當行動，將有理由實施本協定第四條第一款的規定。

三、雙方同意，締約一方空運企業經營的來往於締約另一方地區航班的任何飛機，在締約另一方地區內時，須服從締約另一方授權代表對飛機進行的機上及飛機周圍的檢查，其目的為核查隨機文件及機組人員證件是否有效以及飛機及其設備的表面狀況（本條中稱為“停機坪檢查”），只要此種檢查沒有造成不合理的延誤。

四、如果任何上述停機坪檢查或一系列的停機坪檢查結果：

（一）使對某架飛機或某架飛機的運營不符合根據公約屆時所制定的最低標準產生嚴重關切，或

（二）使對缺乏有效保持和管理根據公約屆時所制定的安全標準產生嚴重關切，

為貫徹公約第三十三條，執行檢查的締約方可自行作出結論，即對該架飛機運營時所持的證照或該架飛機的機組人員的證照的頒發或核准有效的要求，或該架飛機運營所遵循的要求，沒有達到或高於當時根據公約制定的最低標準。

五、如果根據本條第三款對締約一方空運企業經營的某架飛機實行的停機坪檢查遭到該空運企業代表拒絕，締約另一方可自行推論，即發生了本條前述第四款提及的嚴重關切，並得出該款提及的結論。

六、如果締約一方不論由於一次停機坪檢查，或一系列停機坪檢查，或一次拒絕停機坪檢查、協商或其他形式的對話而得出結論，即為某空運企業的飛行安全必須立即採取行動，締約各方保留立即暫停或改變對締約另一方空運企業經營授權的權利。

七、締約一方根據上述第二款或第六款所採取行動的條件一旦不再存在，則應停止任何行動。

第十條

使用費

一、締約各方應盡力確保其主管收費機構向締約另一方指定空運企業徵收或允許徵收的使用機場及其他航空設施的使用費公正合理。各項收費應基於合理的經濟原則，並且不應高於其他使用同樣服務的空運企業的付費。

二、締約各方不得給予其自己或任何其他從事類似國際航班的空運企業以優待，並不得向締約對方指定空運企業徵收或允許徵收高於向其自己的使用類似的飛機和相關設施和服務經營類似國際航班的指定空運企業徵收的使用費。

三、締約一方應鼓勵其主管收費機構與使用有關服務和設施的指定空運企業進行協商。倘有任何更改使用費的建議，應儘可能預先通知用戶，附以有關的情況說明及資料，以便用戶在收費更改之前表達意見。

第十一條

航空保安

一、與國際法賦予各自的權利和義務相一致，締約雙方重申彼此之間為保障民航安全免遭非法干擾行為而相互承擔的義務構成本協定不可缺少的組成部分。

二、在不限制國際法賦予其權利和義務的普遍性的情況下，締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其他行為的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約、一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約，及其一九八八年二月二十四日在蒙特利爾簽署的關於制止對服務於國際民用航空機場的暴力非法行為的補充議定書，以及對締約雙方均具約束力的任何其他關於航空保安的協議。

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

四、締約雙方在其相互關係中，應遵守國際民航組織所制定和指定為公約附件的對締約雙方適用的航空保安規定。

五、此外，締約雙方須要求在締約各方註冊的飛機經營人或以締約各方地區為主要經營地或永久居住地的飛機經營人，以及締約各方地區的機場經營人遵守該等對締約雙方適用的航空保安規定。

六、締約各方同意，其飛機經營人可被要求遵守締約另一方實施的上述第四款所述關於入出境以及在其地區停留的航空保安的規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護飛機，並在旅客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時，對旅客、機組、手提物品、行李、貨物和機上供應品實施保安檢查。同時締約各方對締約另一方為對付某項特定威脅採取合理的特別保安措施的任何請求，亦應給予積極的考慮。

七、當發生非法劫持民用飛機的事件或威脅，或其他針對該飛機、其旅客和機組、機場及航空導航設施安全的非法行為時，締約雙方須互相協助提供聯繫的便利及採取其他適當措施，以便儘可能快速和最低限度傷及生命地結束此種事件或威脅。

八、締約各方應採取其認為可行的措施，確保締約另一方的飛機在其地區內的地面上遇到非法劫持或其他非法干擾時將飛機扣留，除非出於保護其旅客和機組生命的壓倒性責任而必須讓該飛機起飛。

九、如果締約一方有合理的理由確信締約另一方偏離了本條有關的航空保安規定，締約一方航空當局可以要求立即與締約另一方航空當局協商。如在提出此要求後的十五(15)天之內未能達成圓滿協議，將有理由實施本協定第四條第一款的規定。締約一方可在緊急情況需要時根據本協定第四條第一款，在十五(15)天結束之前採取行動。任何根據本款所採取的行動應在締約另一方按本條的保安條款行事時停止。

第十二條

商業活動

一、締約各方指定空運企業有權為提供及銷售航班服務以及與其提供的航空運輸有關的其他事務而在締約另一方地區內設立辦事處。

二、締約一方指定的空運企業有權根據締約另一方關於入境、居留和就業的法律和規定，在締約另一方地區派駐和保留自己為提供協議航班所需的管理、商務、運營、銷售、技術人員及其他專業人員和代表。

三、上述人員的條件，可以按照指定空運企業的意願為其自己的任何國籍的人員，也可以利用締約另一方地區內獲准在該締約一方地區內從事該項服務的任何其他空運企業、組織或公司的服務。

四、締約各方應在對等基礎上，根據其現行法律和規定，以最少的延誤發給本條第二款所指的代表及其他人員必要的工作許可、僱傭簽證或其他類似證件。締約雙方在其法律允許的範圍內，應免除對於從事此類臨時服務及職務的人員工作許可或僱傭簽證或其他類似證件的條件。

五、締約各方指定空運企業有權在締約對方地區內直接及按其意願通過代理人從事航空運輸銷售。各指定空運企業有權為此目的使用自己的運輸憑證。各指定空運企業有權以當地貨幣或任何可自由兌換貨幣銷售該運輸，任何人可以當地貨幣或任何可自由兌換貨幣購買該運輸。締約一方指定空運企業有權以當地貨幣支付在締約另一方地區當地各種支出，或按當地的貨幣規定，以可自由兌換貨幣支付。

六、締約各方在其地區內適用國際民航組織關於計算機預訂系統規範與運營行為準則，該規範與行為準則應與其他有關計算機預訂系統的規範及義務相一致。

七、締約各方給予締約對方指定空運企業將其在該地區內運輸旅客、行李和貨物及其他相關規定允許並與航空運輸有關活動的收入餘額自由匯出的權利。該匯款應按照指導當時付款的相關適用法律及規定所定匯率進行，在無官方匯率的情況下，此種匯款應根據當時的主要的外匯市場付款匯率進行。

八、如締約一方對於締約另一方指定空運企業匯出收入餘額附加限制，後者有權對該締約方指定空運企業附加對等限制。

第十三條

批准航班時刻

一、締約各方指定空運企業應在不晚於規定航線開航三十(30)天之前將計劃飛行的航班時刻表提交締約對方航空當局批准，列明班次、機型、座位佈局、航班性質及對公眾開放的座位數。此後如有變動照此辦理。特別情況下，經該航空當局同意此時間限制可以縮短。

二、如某一指定空運企業希望經營經批准的時刻表中航班的特別加班飛行，須得到有關締約方航空當局的事先批准。

第十四條

運價

一、締約各方有權批准或不予批准締約雙方地區之間自本地區始發的單程或來回程運價（根據運輸憑證資料）。

締約任何一方不得採取單方面行動阻止實施提議的或繼續實施已在使用的締約雙方之間始發自締約另一方地區的單程或來回程運價。

二、締約各方指定空運企業在制定運價時，須考慮運營成本、合理利潤、競爭及市場的主要情況及運輸客戶的利益。

三、締約雙方同意應對可能是不能接受的運價，如不合理歧視性運價、因濫用其支配地位而過高或過嚴格的運價、因直接或間接的補貼的人為低運價，或傾銷式運價加以特別注意。

四、各指定空運企業須至少在運價計劃實施之日一個月之前將其提交主管航空當局批准。

五、如主管航空當局對提交其批准的運價不滿意，應在提交該運價之日後的二十一（21）天之內通知有關空運企業。在此情況下，該運價不得實施。屆時，計劃由新運價取代的實施中運價應繼續適用。如屆時沒有運價，則按主管航空當局的決定辦理。

六、主管航空當局做出決定之前，有關空運企業可按照建議的運價對建議生效日期當日或之後開始的運輸進行市場、廣告宣傳及銷售活動，但該運價要列為“須經政府批准”。

第十五條

交換資訊

一、締約雙方航空當局應儘可能及時地交換當時給予各自指定空運企業提供往來及經過締約對方地區航班的授權情況。這包括當時規定航線航班的證明及許可的副本，以及修改或免除的命令。

二、締約各方應促使其指定空運企業按照締約對方航空當局的請求，提供合理需要用於審查協議航班經營情況的某一時期或其他關於協議航班載運量並標明始發和到達地點的統計資料或統計報表。

第十六條

協商

一、締約雙方航空當局應以密切合作的精神隨時進行協商，以確保本協定及其附件規定的實施及完滿的遵守，締約任何一方可隨時要求就本協定的執行、解釋、適用或修改進行協商。

二、根據第四條、第九條和第十一條，此協商可以通過會談或信函方式進行，除非締約雙方另有協議，至遲應在締約另一方收到此要求之日起六十（60）天之內開始。

第十七條

解決爭議

一、如果締約雙方就本協定的解釋或適用發生任何爭議，締約雙方首先應設法通過談判解決。

二、如果締約雙方未能通過談判解決爭議，他們可以協商將該項爭議提交某人士或機構進行調解。

三、如果締約雙方不同意調解，或者未能協商解決，應在締約任何一方的要求下，將該爭議提交一個由三（3）名仲裁員組成的仲裁庭裁決。

四、締約各方應委任一名仲裁員，該兩名仲裁員繼而指定第三名仲裁員。該第三名仲裁員應為第三方國民，並出任仲裁庭的主席。

五、締約各方應自締約任何一方通過適當途徑從締約另一方收到要求仲裁此項爭議的通知之日起六十（60）天內委任一名仲裁員，第三名仲裁員應在下一個六十（60）天內指定。

六、若在規定的期限內，任何一方未能委任一名仲裁員，或者未能在規定的期限內委任第三名仲裁員，締約任何一方可以要求國際民航組織理事會主席視情指定一名或數名仲裁員。在此情況下，第三名仲裁員應為第三國國民，並作為仲裁庭主席。

七、締約雙方應遵守仲裁庭作出的任何臨時裁決或最終裁決。

八、仲裁庭應確定進行仲裁的地點及根據本協定確定其權限範圍。仲裁庭應制訂自己的程式。

九、締約雙方應根據仲裁庭的最終裁決，平均分攤仲裁庭各項臨時支出。

十、如果且只要締約一方未能遵守根據上述第七款所作出的某項裁決，締約另一方可限制、暫停或撤銷根據本協定授予違約締約方的任何權利或特權。

第十八條

修改協定

一、締約任何一方如認為需要修改本協定的任何條款，該項修訂於締約雙方達成協議後，即可自達成該協議當日起臨時實施，並在締約雙方書面確認後生效。

二、儘管有上述第一款的規定，對於本協定附件的修改可在締約雙方航空當局之間直接協商。該項修改在經適當途徑確認後生效。

三、如締約雙方均受到任何國際公約或多邊協議條款的約束，本協定應視為已被上述條款所修改而作了必要的修正。

第十九條

向國際民航組織登記

本協定和對本協定所作的任何修改須由締約雙方提交國際民航組織登記。

第二十條

終止

一、締約任何一方可以隨時以書面經適當途徑通知締約另一方其終止本協定的決定。此通知應同時發給國際民航組織。在此情況下，除非在期限到期之前協議撤銷終止通知，本協定自締約另一方收到通知之日十二（12）個月後終止。

二、在未接到締約對方確認收到終止通知的情況下，則應在國際民航組織收到此通知十四（14）天後視為該通知已被收到。

第二十一條

生效

本協定應按締約各方法律要求進行批准。本協定自簽字之日起臨時實施，並自締約雙方相互通知確認業已完成批准所要求的法律程式之日後第二個月的第一天起生效。

下列經其各自政府正式授權的全權代表，已在本協定上簽字。

本協定於二零零六年六月八日在澳門簽訂，一式兩份，每份用中文、葡萄牙文、僧加羅文和英文寫成，所有文本同等作準。如對本協定的解釋和/或實施發生分歧，則以英文文本為準。

中華人民共和國

斯里蘭卡民主

澳門特別行政區

社會主義共和國

政府代表

政府代表

歐文龍

哈尼爾·羅德里格

運輸工務司司長

駐中華人民共和國大使

附件 航線表

一、斯里蘭卡民主社會主義共和國指定空運企業經營的航線：

始發點	中間點	目的地點	以遠點
科倫坡	任何地點	澳門	任何地點

除非締約雙方航空當局同意，否則在中間點或以遠點與澳門之間不得實施第五業務權。

二、澳門特別行政區指定空運企業經營的航線：

始發點	中間點	目的地點	以遠點
澳門	任何地點	科倫坡	任何地點

除非締約雙方航空當局同意，否則在中間點或以遠點與科倫坡之間不得實施第五業務權。

三、中國內地地點、台灣以及香港不得作為中間點或以遠點。

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA E O GOVERNO DA REPÚBLICA SOCIALISTA DEMOCRÁTICA DO SRI LANKA RELATIVO AOS SERVIÇOS AÉREOS ENTRE AS SUAS RESPECTIVAS ÁREAS

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

Desejando concluir um acordo com a finalidade de estabelecer serviços aéreos entre e além das suas respectivas áreas;

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como um meio de estabelecer e preservar laços de amizade, compreensão e cooperação entre os povos de ambas as Partes;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Acordaram o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

1. Para efeitos do presente Acordo, salvo se o contexto diversamente o exigir;

(a) O termo «autoridade aeronáutica» significa, no caso do Governo da República Socialista Democrática do Sri Lanka, o Ministro Responsável pela Aviação Civil e, no caso do Governo da Região Administrativa Especial de Macau, a Autoridade de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer qualquer função relacionada com o presente Acordo;

(b) O termo «serviços acordados» significa serviços aéreos internacionais regulares operados nas «rotas especificadas» para o transporte de passageiros, bagagem e carga, separada ou conjuntamente, em conformidade com os limites de capacidade acordados; O termo «rota especificada» significa uma rota especificada no Anexo a este Acordo;

(c) O termo «Acordo» significa este Acordo, o seu Anexo e quaisquer modificações ao Acordo ou ao Anexo;

(d) Os termos «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «paragem para fins não comerciais» têm o significado que respectivamente lhes é atribuído pelo Artigo 96.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944;

(e) O termo «Anexo» significa os quadros de rotas anexos ao presente Acordo, bem como quaisquer cláusulas ou notas constantes desse Anexo, e quaisquer modificações aos mesmos;

(f) O termo «capacidade» relativamente a uma aeronave, significa a capacidade da aeronave disponível numa rota ou num segmento de rota. O termo «capacidade» em relação a um serviço acordado, significa a capacidade disponível da aeronave utilizada nesse serviço, multiplicada pela frequência de voos efectuados por essa aeronave num determinado período e numa determinada rota ou segmento de rota;

(g) O termo «carga» inclui correio;

(h) O termo «Convenção» significa a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944, e inclui (i) qualquer alteração efectuada que tenha entrado em vigor por força do Artigo 94 (a) da Convenção e tenha sido ratificada e/ou seja aplicável a ambas as Partes Contratantes; e (ii) qualquer anexo ou emenda adoptada ao abrigo do Artigo 90.º da referida Convenção, na medida em que, e a partir do momento, em que o respectivo anexo ou emenda tenha entrado em vigor relativamente a ambas as Partes Contratantes;

(i) O termo «empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3.º do presente Acordo;

(j) O termo «equipamento de segurança» tem o significado atribuído pelo anexo 9 da Convenção;

(k) O termo «tarifas» significa os preços cobrados pelas empresas de transporte aéreo designadas pelo transporte de passageiros e carga, bem com as condições nos termos das quais os preços serão aplicáveis, mas excluindo a remuneração e as condições de transporte de correio;

(l) O termo «área» em relação à Região Administrativa Especial de Macau, compreende a Península de Macau e as Ilhas da Taipa e de Coloane e em relação à República Socialista Democrática do Sri Lanka tem o significado atribuído a «território» no Artigo 2.º da Convenção; e

(m) O termo «taxas de utilização» significa as taxas impostas a empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes ou por estas autorizadas, relativas à utilização das infra-estruturas aeroportuárias ou de navegação aérea, incluindo serviços e infra-estruturas relacionados com aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga.

2. O Anexo constitui parte integrante deste Acordo.

3. Na aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944, incluindo os seus Anexos e quaisquer emendas à Convenção ou aos Anexos, aplicáveis a ambas as Partes Contratantes, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

Artigo 2.º

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra os direitos especificados neste Acordo a fim de permitir que a empresa de transporte aéreo por esta designada estabeleça e explore os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Em conformidade com as disposições deste Acordo, a empresa de transporte aéreo designada por cada uma das Partes Contratantes beneficiará dos seguintes direitos:

- (a) sobrevoar, sem aterrar, a área da outra Parte Contratante;
- (b) efectuar paragens na área da outra Parte Contratante, para fins não comerciais; e
- (c) efectuar paragens na área da outra Parte Contratante nos pontos especificados no Anexo, com o intuito de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem e carga, provenientes de ou destinados a pontos nas rotas especificadas, na exploração de um serviço acordado.

3. As empresas de transporte aéreo de cada Parte Contratante, para além daquelas designadas nos termos do Artigo 3.º deste Acordo, usufruirão também dos direitos especificados no parágrafo 2(a) e 2(b) deste Artigo.

4. Nenhuma disposição do presente Artigo deverá ser entendida como conferindo à empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante, o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem e carga, transportados remuneradamente ou por aluguer, e destinados a um outro ponto na área da outra Parte Contratante.

5. Se, por força de conflito armado, perturbações de ordem política ou outra alteração anormal das circunstâncias, a empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante ficar impossibilitada de operar um serviço na sua rota normal, a outra Parte Contratante envidará todos os esforços no sentido de facilitar a continuação da operação desse serviço, através de ajustamentos temporários das rotas, conforme decisão por mútuo acordo das Partes Contratantes.

6. Em pontos situados nas rotas especificadas, a empresa de transporte aéreo designada terá o direito de utilizar todos os corredores aéreos, aeroportos e outras infra-estruturas fornecidos pelas Partes Contratantes numa base de não discriminação.

Artigo 3.º

Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma empresa de transporte aéreo para a exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas. A notificação de tal designação será efectuada por escrito, através dos canais apropriados, pela autoridade aeronáutica da Parte Contratante que designa a empresa de transporte aéreo à autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante.

2. Uma vez recebida esta notificação, a outra Parte Contratante deverá, nos termos dos parágrafos 3., 4. e 5. deste Artigo, conceder, sem demora, à empresa de transporte aéreo designada, a necessária autorização de exploração.

3. A autoridade aeronáutica de uma Parte Contratante poderá exigir que a empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante prove estar qualificada para preencher as condições prescritas nos termos das leis e dos regulamentos normal e razoavelmente aplicáveis à exploração dos serviços aéreos internacionais, pela referida autoridade, em conformidade com as disposições da Convenção.

4. a) O Governo da República Socialista Democrática do Sri Lanka terá o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no parágrafo 2. deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada dos direitos especificados no Artigo 2.º do presente Acordo, sempre que considere não estar demonstrado que essa empresa de transporte aéreo se encontra constituída e tem o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau.

b) O Governo da Região Administrativa Especial de Macau terá o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no parágrafo 2. deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada dos direitos especificados no Artigo 2.º do presente Acordo, sempre que considere não estar demonstrado que a propriedade substancial e o controlo efectivo dessa empresa de transporte aéreo pertencem ao Governo da República Socialista Democrática do Sri Lanka ou aos seus nacionais.

5. Cada Parte Contratante terá também o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no parágrafo 2. deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada dos direitos especificados no Artigo 2.º do presente Acordo, sempre que considere não estar demonstrado que essa empresa de transporte aéreo possui um Certificado de Operador Aéreo ou Licença equivalente emitidos pela autoridade aeronáutica da Parte Contratante que a designou.

6. Os serviços acordados podem iniciar-se, a qualquer momento, total ou parcialmente, mas nunca antes de:

- (a) a Parte Contratante a quem os direitos foram conferidos ter designado uma empresa de transporte aéreo para a rota especificada; e
- (b) a Parte Contratante que concede os direitos ter dado, com a mínima demora, à empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante a necessária autorização de exploração (nos termos das disposições do Artigo 4.º deste Acordo).

7. Logo que uma empresa de transporte aéreo tenha sido designada e autorizada nos termos referidos, poderá iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

8. Cada Parte Contratante terá o direito de retirar, através de notificação escrita da sua autoridade aeronáutica à autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante, a designação de uma empresa de transporte aéreo e de designar outra empresa de transporte aéreo em substituição.

Artigo 4.º

Revogação, Suspensão e Limitação da Autorização

1. A autoridade aeronáutica de cada Parte Contratante, tem o direito de, relativamente à empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, revogar uma autorização de exploração ou suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 2.º deste Acordo, ou de impor, a título temporário ou permanente, as condições que considere necessárias ao exercício desses direitos;

(a) no caso de essa empresa de transporte aéreo não cumprir as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados pela autoridade aeronáutica da Parte Contratante que concedeu esses direitos em conformidade com a Convenção; ou

(b) no caso de essa empresa de transporte aéreo deixar de operar em conformidade com as condições estipuladas neste Acordo; ou

(c) sempre que considere não estar demonstrado que a empresa de transporte aéreo possui um Certificado de Operador Aéreo ou Licença equivalente emitidos pela autoridade aeronáutica da Parte Contratante que a designou; ou

(d) nos termos do parágrafo 6. do Artigo 9.º do presente Acordo; ou

(e) no caso de a outra Parte Contratante não tomar as medidas apropriadas para melhorar a segurança nos termos do parágrafo 2. do Artigo 9.º do presente Acordo; ou

(f) no caso de ser impossível chegar a um acordo satisfatório nos termos do parágrafo 3.º do Artigo 8.º deste Acordo; ou

(g) nos termos do parágrafo 9. do Artigo 11.º deste Acordo; ou

(h) (i) no caso do Governo da República Socialista Democrática do Sri Lanka, sempre que considere não estar demonstrado que essa empresa de transporte aéreo se encontra constituída e tem o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau; e

(ii) no caso do Governo da Região Administrativa Especial de Macau, sempre que considere não estar demonstrado que a propriedade substancial e o controlo efectivo dessa empresa de transporte aéreo pertencem ao Governo da República Socialista Democrática do Sri Lanka ou aos seus nacionais.

2. Os direitos referidos no parágrafo 1. deste Artigo apenas serão exercidos após a realização de consultas com a autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante, nos termos do Artigo 16.º; Salvo se a imediata revogação, suspensão ou a imposição de condições referidas no parágrafo 1. do presente Artigo se mostrarem essenciais para a prevenção de novas violações das leis e regulamentos.

3. No caso de uma Parte Contratante agir ao abrigo do presente Artigo, os direitos da outra Parte Contratante previstos no Artigo 17.º não serão afectados.

Artigo 5.º

Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Acordados

1. Cada Parte Contratante adoptará, nos limites da sua jurisdição, as medidas apropriadas para que sejam eliminadas todas as formas de discriminação e as práticas de concorrência desleal, anti-competitivas ou predatórias que prejudiquem a posição competitiva da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante no exercício dos direitos e autorizações previstos neste Acordo.

2. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes deverão chegar a acordo relativamente à capacidade de exploração em conformidade com os seguintes princípios:

(a) As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes beneficiarão de justas e iguais oportunidades na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas entre as respectivas áreas;

(b) Na exploração dos serviços acordados, a empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes Contratantes deverá ter em conta os interesses da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços prestados por esta empresa no todo ou parte das mesmas rotas;

(c) Os serviços acordados fornecidos pelas empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes deverão estar estreitamente relacionados com as necessidades de transporte público nas rotas especificadas e terão como objectivo primordial o fornecimento, a uma taxa de ocupação razoável, de capacidade adequada às necessidades presentes e razoavelmente previsíveis de transporte de passageiros e/ou carga, de e para a área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo. O fornecimento de transporte de passageiros e carga, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas nas áreas de terceiras partes, obedecerá aos princípios gerais segundo os quais a capacidade está relacionada com:

- (1) as exigências de tráfego de e para a área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo;
- (2) as exigências de tráfego da região atravessada pelo serviço acordado, tendo em conta os serviços aéreos locais e regionais; e
- (3) as exigências da exploração integral da empresa de transporte aéreo.

3. A capacidade a ser fornecida, nos termos deste Artigo, pela empresa de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes nos serviços acordados deverá ser estabelecida entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes antes do início da exploração dos serviços acordados pela empresa de transporte aéreo designada e, posteriormente, com alguma regularidade.

Artigo 6.º

Direitos Aduaneiros e Outros Encargos

1. As aeronaves utilizadas por uma empresa de transporte aéreo designada por uma das Partes Contratantes nos serviços acordados, bem como o seu equipamento normal, os abastecimentos de combustível, óleos lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) e lubrificantes, os abastecimentos técnicos consumíveis, as peças sobressalentes (incluindo motores), as provisões de bordo (incluindo, entre outros, alimentos, bebidas, bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou utilização pelos passageiros durante o voo) e outros produtos destinados a ou usados unicamente em conexão com a exploração do serviço aéreo ou com o seu abastecimento, que se encontrem a bordo dessas aeronaves, estarão isentos, à entrada na área da outra Parte Contratante, de direitos aduaneiros, impostos, taxas de inspecção e outros impostos ou taxas semelhantes, desde que esses equipamentos, abastecimentos e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até serem reexportados ou consumidos durante o sobrevoo da referida área.

2. Estarão isentos de direitos aduaneiros, impostos, taxas de inspecção e outros impostos ou taxas semelhantes:

(a) as provisões de bordo embarcadas na área de uma Parte Contratante, e destinadas ao uso a bordo de aeronaves utilizadas na exploração de serviços internacionais pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante;

(b) as peças sobressalentes (incluindo motores) e o equipamento normal de bordo, introduzidos na área de uma Parte Contratante, para a manutenção ou reparação das aeronaves que exploram os serviços acordados;

(c) os combustíveis, óleos lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) e lubrificantes destinados ao abastecimento das aeronaves da empresa de transporte aéreo designada por uma das Partes Contratantes, que operam os serviços acordados, mesmo quando esses produtos sejam usados numa parte do trajeto percorrido sobre a área da outra Parte Contratante na qual foram embarcados.

3. Os bilhetes impressos, conhecimentos de carga aérea, qualquer material impresso contendo a insígnia da empresa de transporte aéreo designada por uma das Partes Contratantes e o material publicitário habitual que seja distribuído gratuitamente por essa empresa de transporte aéreo, introduzidos na área da outra Parte Contratante, por ou em nome dessa empresa de transporte aéreo designada ou embarcados nas aeronaves utilizadas por essa empresa, serão isentos por esta outra Parte Contratante dos direitos aduaneiros, taxas de inspecção e de importação bem como de outros impostos ou taxas semelhantes.

4. O equipamento normal e restantes produtos mencionados no parágrafo 1. deste Artigo mantidos a bordo da aeronave utilizada pela empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes apenas poderão ser descarregados na área da outra Parte Contratante mediante aprovação das autoridades aduaneiras dessa Parte Contratante. Nesse caso, tais equipamentos e produtos beneficiarão das isenções mencionadas no parágrafo 1. deste Artigo desde que sejam reexportados, ou de outro modo determinado de acordo com a regulamentação e procedimentos alfandegários. As autoridades aduaneiras dessa Parte Contratante podem, contudo, exigir que esses equipamentos e produtos sejam colocados sob a sua supervisão até que sejam reexportados, ou até que lhes seja dado outro destino de acordo com a respectiva regulamentação e procedimentos alfandegários.

5. As isenções previstas neste Artigo aplicar-se-ão também quando a empresa de transporte aéreo designada de qualquer Parte Contratante tenha estabelecido com uma outra empresa ou empresas de transporte aéreo arranjos para o empréstimo ou a transferência, na área da outra Parte Contratante, dos equipamentos normais e outros produtos referidos nos parágrafos 1. e 2. deste Artigo, desde que a outra empresa ou empresas de transporte aéreo beneficie igualmente das mesmas isenções concedidas por esta outra Parte Contratante.

Artigo 7.º**Leis e Regulamentos Relativos à Entrada e Saída**

1. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência e saída da sua área de aeronaves afectas à navegação aérea internacional, ou à exploração e navegação dessas aeronaves dentro da sua área, serão aplicáveis às aeronaves de ambas as Partes Contratantes, sem distinção de nacionalidade, e deverão ser observadas por essas aeronaves, à entrada, à saída e durante a permanência na área dessa Parte Contratante.

2. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, à permanência e à partida da sua área de passageiros, bagagem, tripulações e carga, transportados a bordo de aeronaves, designadamente as normas respeitantes à entrada, despacho, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega, divisas, quarentena, medidas sanitárias ou, no caso do correio, os regulamentos postais, serão aplicáveis aos passageiros, bagagem, tripulações e carga, da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, à entrada, à saída ou durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e regulamentos estabelecidos neste Artigo, nenhuma Parte Contratante concederá tratamento mais favorável à sua própria ou a qualquer outra empresa de transporte aéreo, do que aquele que conceder à empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante.

4. Os passageiros, bagagem e carga em trânsito directo através da área de qualquer Parte Contratante, serão submetidos a não mais do que a um controlo simplificado desde que não abandonem a área do aeroporto reservada para este fim, excepto quando estejam em causa medidas de segurança contra a violência, pirataria aérea e controlo de narcóticos. Tal bagagem e carga estarão isentas de direitos aduaneiros, imposto de consumo e taxas e encargos semelhantes que não sejam baseados no custo dos serviços prestados à chegada.

Artigo 8.º**Certificados de Aeronavegabilidade e de Habilitação**

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e as licenças, emitidos ou validados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para fins de exploração dos serviços acordados, desde que os padrões de emissão ou validação desses certificados e dessas licenças estejam em conformidade com os padrões mínimos aplicáveis nos termos da Convenção.

2. Cada Parte Contratante reserva-se, contudo, o direito de recusar reconhecer a validade de certificados de habilitação e de licenças concedidos pela outra Parte Contratante aos seus próprios nacionais, no caso da República Socialista Democrática do Sri Lanka, e aos seus próprios residentes, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, para efeitos da realização de voos sobre a sua área.

3. Se os privilégios ou requisitos das licenças ou certificados emitidos ou validados por uma Parte Contratante constituírem uma diferença relativamente às normas estabelecidas pela Convenção, e independentemente de essa diferença ter sido ou não comunicada à Organização Internacional da Aviação Civil, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão, sem prejuízo dos seus direitos nos termos do n.º 2 do Artigo 9.º, solicitar consultas, nos termos do Artigo 16.º, com as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante, com a finalidade de verificarem se a prática em questão é susceptível de ser aceite. Não sendo obtido um acordo satisfatório, aplicar-se-á o n.º 1 do Artigo 4.º deste Acordo.

Artigo 9.º**Segurança Operacional**

1. Cada Parte Contratante poderá, a todo o tempo, solicitar consultas sobre os padrões de segurança operacional adoptados pela outra Parte Contratante em qualquer matéria relativa a tripulações, aeronaves ou à respectiva operação. Essas consultas iniciar-se-ão no prazo de trinta (30) dias contado a partir da data do pedido.

2. Se, na sequência dessas consultas, uma das Partes Contratantes entender que a outra Parte Contratante não mantém ou aplica eficazmente, em qualquer dessas matérias, padrões de segurança operacional no mínimo equivalentes aos definidos nessa data pela Convenção, a primeira Parte Contratante notificará à outra Parte Contratante essas conclusões e as medidas que considere necessárias para tornar os padrões conformes com os padrões mínimos, devendo a outra Parte Contratante adoptar as medidas correctivas adequadas. A não adopção pela outra Parte Contratante das medidas necessárias no prazo de quinze (15) dias ou num prazo mais longo que tenha sido acordado, constituirá fundamento para a aplicação do disposto no parágrafo 1 do Artigo 4.º do presente Acordo.

3. É acordado que, qualquer aeronave operada por uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes, em serviços para ou a partir da área da outra Parte Contratante, pode, enquanto dentro da área da outra Parte Contratante, ser sujeita a um exame pelos representantes autorizados desta outra Parte Contratante, a bordo e à volta da aeronave, a fim de verificar a validade dos documentos da aeronave e dos da tripulação, bem como as condições aparentes da aeronave e do seu equipamento, neste Artigo designada por «inspecção na placa» (*ramp inspection*), desde que tal inspecção na placa não provoque atrasos não razoáveis.

4. Caso essa ou essas inspecções na placa conduzam a:

(a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a sua operação não cumprem com os padrões mínimos estabelecidos, nessa data, em conformidade com a Convenção; ou a

(b) sérias preocupações de que existe uma falha na manutenção e aplicação dos padrões de segurança operacional estabelecidos, nessa data, em conformidade com a Convenção;

a Parte Contratante que procedeu à inspecção terá, para efeitos do Artigo 33.º da Convenção, o direito de concluir que os requisitos ao abrigo dos quais os certificados e as licenças relativos àquela aeronave ou à sua tripulação foram emitidos ou validados, ou que os requisitos ao abrigo dos quais a aeronave é operada, não são equivalentes ou superiores aos padrões mínimos aplicáveis nos termos da Convenção.

5. Caso o acesso para a realização, nos termos do parágrafo 3. deste Artigo, de uma inspecção na placa, de uma aeronave operada por uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes, seja negado pelo representante dessa mesma empresa de transporte aéreo, a outra Parte Contratante terá o direito de inferir que existem sérias preocupações do tipo referido no parágrafo 4. deste Artigo e de retirar as conclusões referidas nesse parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou de alterar, com efeitos imediatos, a autorização de operação de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante, caso a primeira Parte Contratante conclua, quer em resultado de uma inspecção ou série de inspecções na placa, quer por força de uma recusa de acesso para a realização de uma inspecção na placa, de consultas ou por qualquer outra razão, que é essencial tomar medidas imediatas para garantir a segurança operacional dessa empresa de transporte aéreo.

7. Qualquer acção de uma das Partes Contratantes tomada de acordo com os parágrafos 2. e 6. supra, deverá ser interrompida logo que os pressupostos para a tomada da acção deixem de se verificar.

Artigo 10.º

Taxas de Utilização

1. Cada Parte Contratante envidará todos os esforços no sentido de garantir a justiça e razoabilidade das taxas de utilização impostas ou autorizadas pelas respectivas autoridades competentes, encarregadas da imposição dessas taxas à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante pelo uso de aeroportos e outras infra-estruturas aeronáuticas. Estas taxas deverão basear-se em sólidos princípios económicos e não deverão ser mais elevadas do que as aplicadas a outras empresas de transporte aéreo pelos mesmos serviços.

2. Nenhuma das Partes Contratantes privilegiará a sua própria empresa de transporte aéreo ou qualquer outra empresa de transporte aéreo envolvida na prestação de serviços aéreos internacionais equivalentes nem aplicará ou permitirá que sejam aplicadas à empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, taxas de utilização superiores àquelas impostas à sua própria empresa de transporte aéreo designada que explore serviços aéreos internacionais similares, utilizando aeronaves, infra-estruturas e serviços conexos similares.

3. Cada Parte Contratante incentivará a realização de consultas entre as respectivas autoridades responsáveis pela imposição das taxas de utilização e as empresas de transporte aéreo designadas, utilizadoras dos serviços e infra-estruturas. Sempre que possível, será dado conhecimento aos referidos utilizadores, com um pré-aviso razoável, de qualquer alteração às taxas de utilização, devendo ser conjuntamente disponibilizada informação e documentação de suporte, de forma a permitir-lhes expressar a sua opinião antes de as taxas serem revistas.

Artigo 11.º

Segurança da Aviação

1. De acordo com os respectivos direitos e obrigações de direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de protecção da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícitos faz parte integrante deste Acordo.

2. Sem restrição da generalidade dos seus direitos e obrigações nos termos do direito internacional, as Partes Contratantes agirão, especificamente, em conformidade com as disposições constantes da Convenção referente às Infrações e a Certos Outros Actos

Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, aos 16 de Dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, aos 23 de Setembro de 1971, e o Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, complementar da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, concluído em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988 e quaisquer outros acordos reguladores da segurança da aviação civil que se tornem vinculativos para ambas as Partes Contratantes.

3. As Partes Contratantes prestar-se-ão, mutuamente e sob pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, dos aeroportos e dos serviços da navegação aérea, bem como outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

4. No seu relacionamento mútuo as Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que essas normas de segurança lhes sejam aplicáveis.

5. De igual modo, as Partes Contratantes exigirão que os operadores de aeronaves que se encontrem registadas na sua área, ou os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área, bem como os operadores de aeroportos da sua área, actuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação que sejam aplicáveis às Partes Contratantes.

6. Cada Parte Contratante aceita que possa ser exigido aos seus operadores de aeronaves que cumpram as disposições sobre a segurança da aviação civil referidas no parágrafo 4. supra, exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, saída ou durante a permanência na área dessa Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas adequadas de protecção às aeronaves e de controlo de segurança de passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou o carregamento. Cada Parte Contratante dará especial atenção a qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de medidas especiais de segurança razoáveis, na sua área, para fazer face a uma ameaça específica.

7. Caso ocorra um incidente ou ameaça de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou infra-estruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a pôr termo com rapidez e segurança a esses incidentes ou ameaças, com o mínimo risco de vidas.

8. Cada Parte Contratante deverá adoptar as medidas que considere exequíveis, para assegurar que uma aeronave da outra Parte Contratante, vítima de um acto de captura ilícita ou de outros actos de interferência ilícita, que se encontre no solo na sua área, seja retida, salvo se o dever superior de proteger a vida dos seus passageiros e tripulação obrigar à sua partida.

9. Sempre que uma Parte Contratante tenha suficientes indícios de que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo, a autoridade aeronáutica da primeira Parte Contratante poderá solicitar consultas imediatas com a autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante. A inexistência de um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias, contado a partir da data da solicitação, constituirá motivo para a aplicação do disposto no parágrafo 1 do Artigo 4.º do presente Acordo. Se uma situação de emergência o exigir, uma Parte Contratante poderá adoptar medidas ao abrigo do parágrafo 1 do Artigo 4.º deste Acordo antes do final do referido período de quinze (15) dias. Qualquer medida tomada de acordo com este parágrafo será suspensa logo que a outra Parte Contratante cumpra as disposições sobre segurança constantes deste Artigo.

Artigo 12.º

Actividades Comerciais

1. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte Contratante terá o direito de estabelecer escritórios de representação na área da outra Parte Contratante para prestação e venda de serviços aéreos, bem como para outros assuntos relacionados com a exploração do transporte aéreo.

2. A empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes Contratantes terá o direito a, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante respeitantes à entrada, residência e emprego, trazer para e manter na área da outra Parte Contratante o seu pessoal de gestão, comercial, operacional, de vendas, técnico e outros especialistas e representantes, que forem necessários para a exploração dos serviços acordados.

3. As necessidades de pessoal de representação referidas poderão ser satisfeitas, segundo o critério da empresa de transporte aéreo designada, recorrendo ao seu próprio pessoal, independentemente da nacionalidade deste, ou através da utilização dos serviços de qualquer outra empresa de transporte aéreo, organização ou companhia que opere na área da outra Parte Contratante, desde que autorizada a desempenhar esses serviços na área desta outra Parte Contratante.

4. Em conformidade com as leis e os regulamentos em vigor, cada uma das Partes Contratantes deverá, numa base de reciprocidade e com a demora mínima, conceder as necessárias autorizações de trabalho, vistos de trabalho e outros documentos similares

aos representantes e pessoal referido no parágrafo 2 deste Artigo. Na medida em que tal for permitido pelas leis aplicáveis, ambas as Partes Contratantes dispensarão a solicitação de autorização de trabalho, vistos de trabalho e outros documentos similares para o pessoal a desempenhar estes serviços ou tarefas a título temporário.

5. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte Contratante poderá proceder à venda de transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, directamente e, se assim entender, através de agentes. Cada empresa de transporte aéreo designada terá o direito de utilizar os seus próprios documentos de transporte. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte Contratante terá o direito de vender esses serviços de transporte e qualquer pessoa poderá comprá-los, na moeda daquela área ou, em moedas livremente convertíveis. A empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante terá o direito de pagar as despesas locais na moeda local da área da outra Parte Contratante ou, em moedas livremente convertíveis, caso a legislação local sobre divisas o permita.

6. Cada Parte Contratante aplicará dentro da respectiva área o Código de Conduta da OACI para a regulamentação e operação de Sistemas de Reserva por Computador em compatibilidade com outras normas e obrigações aplicáveis relativas a Sistemas de Reservas por Computador.

7. Cada Parte Contratante deverá conceder à empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante o direito de transferir livremente o excedente das receitas sobre as despesas obtido por essa empresa na sua área, em resultado do transporte de passageiros, bagagem e carga, bem como de quaisquer outras actividades ligadas ao transporte aéreo admitidas pelas respectivas disposições legais aplicáveis. Estas transferências serão efectuadas à taxa de câmbio aplicável às transacções correntes, de acordo com as respectivas leis e regulamentos relativos a transacções correntes, caso não exista uma taxa de câmbio oficial, essas transferências serão efectuadas à taxa de câmbio aplicável no mercado internacional às transacções correntes.

8. Se uma Parte Contratante impuser restrições à transferência do excedente de receitas sobre as despesas pela empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, esta última terá o direito de impor restrições recíprocas à empresa de transporte aéreo designada da primeira Parte Contratante.

Artigo 13.º

Aprovação de Horários

1. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte Contratante submeterá à aprovação da autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante, no mínimo até trinta (30) dias antes do início dos serviços nas rotas especificadas, os horários dos serviços pretendidos, especificando a frequência, o tipo de aeronave, a configuração, a natureza do serviço e o número de lugares disponíveis para o público. Este mesmo procedimento deverá ser aplicado a qualquer modificação posterior. Em casos especiais, o prazo referido poderá ser encurtado, com o acordo daquela autoridade.

2. Se uma empresa de transporte aéreo designada desejar explorar voos suplementares «ad-hoc», para além dos previstos nos horários, deverá obter a aprovação prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Artigo 14.º

Tarifas

1. Cada Parte Contratante terá o direito de aprovar, ou não, as tarifas para o transporte num sentido ou de ida-e-volta entre as áreas das duas Partes Contratantes que comecem na sua área (de acordo com a informação contida nos documentos de transporte).

Nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir o início das tarifas propostas ou a manutenção de tarifas em vigor para o transporte num sentido ou de ida-e-volta entre as áreas das duas Partes Contratantes que tenha início na área da outra Parte Contratante.

2. Na determinação de tarifas, a empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes Contratantes terá em consideração o custo de operação, um lucro razoável, as condições vigentes de concorrência e mercado, assim como os interesses dos utilizadores do transporte.

3. As Partes Contratantes concordam em prestar particular atenção às tarifas que considerem questionáveis por serem irrazoavelmente discriminatórias, indevidamente altas ou restritivas devido ao abuso de uma posição dominante, ou artificialmente baixas devido a subsídios directos ou indirectos, ou práticas predatórias.

4. Cada empresa de transporte aéreo designada submeterá as tarifas à aprovação das autoridades aeronáuticas com, pelo menos, um mês de antecedência relativamente à data prevista para a sua aplicação.

5. Se a autoridade aeronáutica competente não aprovar uma tarifa que lhe tenha sido submetida para aprovação, informará desse facto a empresa de transporte aéreo interessada no prazo de vinte e um (21) dias após a data em que foi submetida a tarifa. Neste

caso, a tarifa não entrará em vigor. A tarifa até então vigente, e que deveria ser substituída pela nova tarifa, permanecerá em vigor. Se nenhuma tarifa existir nesse momento, prevalecerá a decisão da autoridade aeronáutica competente.

6. Na pendência da decisão da autoridade aeronáutica competente, a empresa de transporte aéreo envolvida poderá, com base nas tarifas propostas, promover, publicitar ou vender serviços de transporte aéreo a efectuar na ou após a data prevista de entrada em vigor, desde que clarifique que tais tarifas se encontram sujeitas a aprovação governamental.

Artigo 15.º

Troca de Informação

1. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes trocarão, pela forma mais célere possível, informação respeitante às autorizações em vigor emitidas a favor das suas empresas de transporte aéreo designadas para explorar serviços de, para, ou através da área da outra Parte Contratante. Nessas informações serão incluídas cópias dos certificados em vigor e das autorizações de exploração dos serviços nas rotas especificadas, juntamente com as modificações e despachos de isenção.

2. Cada Parte Contratante imporá à sua empresa de transporte aéreo designada que forneça à autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante, quando solicitado, relatórios estatísticos periódicos ou outros relativos ao tráfego transportado nos serviços acordados com indicação dos pontos de embarque e desembarque, desde que razoavelmente requerida para efeitos de revisão da exploração dos serviços acordados.

Artigo 16.º

Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão periodicamente com o intuito de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e do seu Anexo, podendo, a qualquer momento, qualquer Parte Contratante solicitar consultas relativas à execução, interpretação, aplicação e modificação deste Acordo.

2. Nos termos do disposto nos Artigos 4.º, 9.º e 11.º, essas consultas, que poderão realizar-se através de conversações directas ou por correspondência, terão início dentro do prazo de sessenta (60) dias, contado a partir da data de recepção da solicitação, salvo se diversamente acordado por ambas as Partes Contratantes.

Artigo 17.º

Resolução de Diferendos

1. No caso de surgir um diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes procurarão, em primeiro lugar, resolvê-lo pela via da negociação.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo pela via da negociação, poderão acordar em submetê-lo à mediação de uma pessoa ou entidade.

3. Se as Partes Contratantes não acordarem na mediação, ou se não conseguirem chegar a acordo, o diferendo poderá ser submetido a um tribunal composto por três (3) árbitros, a pedido de qualquer das Partes Contratantes.

4. Cada Parte Contratante nomeará um árbitro, sendo o terceiro designado pelos dois anteriormente nomeados. Esse terceiro árbitro funcionará como Presidente do Tribunal e deverá ser nacional de uma terceira Parte.

5. Cada Parte Contratante nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data da recepção, através dos canais apropriados, da notificação da outra Parte Contratante, solicitando o recurso à arbitragem do diferendo, sendo o terceiro árbitro nomeado nos sessenta (60) dias subsequentes.

6. Se qualquer das Partes Contratantes não tiver nomeado um árbitro, dentro do prazo estipulado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no prazo estipulado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, proceder à nomeação do árbitro ou árbitros, conforme for necessário. Nestes casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de uma terceira Parte e actuará como Presidente do tribunal arbitral.

7. As Partes Contratantes cumprirão qualquer medida provisória ou decisão final do tribunal.

8. O tribunal determinará o local onde terão lugar os procedimentos de arbitragem e estabelecerá os limites da sua jurisdição nos termos do presente Acordo, estabelecendo ainda as regras de procedimento.

9. Sem prejuízo da decisão final proferida pelo tribunal, os custos de arbitragem serão repartidos igualmente pelas Partes Contratantes.

10. Se, e enquanto uma das Partes Contratantes não cumprir uma decisão proferida nos termos do parágrafo 7 supra, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios concedidos nos termos do presente Acordo à Parte Contratante faltosa.

Artigo 18.º

Modificações ao Acordo

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar alguma disposição deste Acordo, essa modificação, caso seja acordado entre as Partes Contratantes, será aplicada provisoriamente a partir da data em que for estabelecida e entrará em vigor quando confirmada, por escrito, por ambas as Partes Contratantes.

2. Sem prejuízo das disposições constantes do parágrafo 1. supra, as modificações ao Anexo a este Acordo poderão ser acordadas directamente entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Tais modificações entrarão em vigor quando forem confirmadas através dos canais apropriados.

3. Este Acordo considerar-se-á modificado por quaisquer disposições constantes de qualquer convenção internacional ou acordo multilateral que se tornem vinculativos para ambas as Partes Contratantes.

Artigo 19.º

Registo na Organização da Aviação Civil Internacional

O presente Acordo e quaisquer modificações posteriores serão submetidos pelas Partes Contratantes à Organização da Aviação Civil Internacional para efeitos de registo.

Artigo 20.º

Denúncia

1. Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, notificar por escrito, através dos canais apropriados, a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação deverá ser simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Neste caso, o Acordo terminará doze (12) meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação de denúncia for retirada por acordo antes do termo daquele prazo.

2. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção da notificação de denúncia, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze (14) dias após a data da sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 21.º

Entrada em Vigor

O presente Acordo será aprovado em conformidade com os requisitos legais de cada Parte Contratante. O presente Acordo será aplicado provisoriamente a partir da data da sua assinatura e entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês após a data em que as Partes Contratantes se tenham mutuamente notificado de que os requisitos legais para a sua aprovação foram concluídos.

EM FÉ DE QUE os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito aos 8 de Junho de 2006, em Macau em duplicado nas línguas Chinesa, Portuguesa, Sinhala e Inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência na interpretação e/ou, a aplicação deste Acordo, prevalecerá o texto em língua inglesa.

Pelo Governo da Região
Administrativa Especial de Macau
da República Popular da China
Ao Man Long
Secretário para os Transportes e
Obras Públicas

Pelo Governo da
República Socialista Democrática do
Sri Lanka
Nihal Rodrigo
Embaixador para a
República Popular da China

ANEXO

Quadro de Rotas

1. Rotas a serem exploradas pela empresa de transporte aéreo designada pela República Socialista Democrática do Sri Lanka:

De	Pontos Intermédios	Para	Pontos Além
Colombo	Qualquer ponto ou pontos	Macau	Qualquer ponto ou pontos

Os direitos de quintas liberdades de tráfego não serão exercidos entre os pontos intermédios ou além e Macau, salvo mediante acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

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

De	Pontos Intermédios	Para	Pontos Além
Macau	Qualquer ponto ou pontos	Colombo	Qualquer ponto ou pontos

Os direitos de quintas liberdades de tráfego não serão exercidos entre os pontos intermédios ou além e Colombo, salvo mediante acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

3. Nenhum ponto no interior da China, em Taiwan ou em Hong Kong poderá ser servido como ponto intermédio ou além.

තම තමන් සතු ප්‍රදේශ අතර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා පිහිටුවීම සඳහා
 මහජන චින සමූහාණ්ඩුවට අයත් මකාඕ විශේෂ පරිපාලන කලාපයේ රජය
 සහ
 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය අතර වූ ගිවිසුම

තම තමන් සතු ප්‍රදේශ අතර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා පිහිටුවීම
 සඳහා
 මහජන චින සමූහාණ්ඩුවට අයත් මකාඕ විශේෂ පරිපාලන
 කලාපයේ රජය
 සහ
 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය
 අතර වූ ගිවිසුම

(මෙහි මින්මතු "ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව" වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන) මහජන චින
 සමූහාණ්ඩුවට අයත් මකාඕ විශේෂ පරිපාලන කලාපයේ රජය ("මකාඕ විශේෂ පරිපාලන
 කලාපය") සහ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය - පසුව සඳහන් කළ
 රජයට මෙම ගිවිසුම නිගමනය කිරීම සඳහා මහජන චින සමූහාණ්ඩුවේ මධ්‍යම මහජන
 රජය විසින් නිසි අධිකාරී බලය පවරන ලැබූ :

ඔවුනොවුන්ගේ ප්‍රදේශ අතර සහ ඉන් ඔබ්බට ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා පිහිටුවීමේ
 අභිලාෂයෙන් ;

පාර්ශ්වයන් දෙකට අයත් ජනතාව අතර මිත්‍රත්වය, අනෙකුත් අවබෝධය සහ
 සහයෝගිතාව ගොඩනැංවීමේදී සහ සුරක්ෂිතව පවත්වාගෙන යාමේදී ගුවන් ප්‍රවාහණයෙහි
 ඇති වැදගත්කම පිළිගනිමින් ;

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවයේ අභිවෘද්ධිය උදෙසා දායකවීමේ අභිලාෂයෙන් ;

මතු දැක්වෙන ප්‍රකාර ගිවිසගෙන ඇත:

1 වන වගන්තිය

නිර්වචන

සංදර්භය අනුව වෙනත් අර්ථයක් දෙන්නේ නම් විනා, මෙම ගිවිසුමෙහි කාර්ය සඳහා,

- (අ) "ගඟන නාවික බලධාරී" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය භාර අමාත්‍යවරයාද, මකාභී විශේෂ පරිපාලන කලාපයේ රජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියද හෝ දෙපාර්ශ්වය සඳහාම මෙම ගිවිසුමට අදාළ කිනම් කාර්යයක් වුවද ඉටු කිරීමට බලය පවරන ලද කිසියම් පුද්ගලයෙකු හෝ ආයතනයක් ද වන්නේය.
- (ආ) "ගිවිසගත් සේවා" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගිවිසගත් ධාරිතා හිමිකම් අනුව ඒකාබද්ධව හෝ වෙන් වෙන් වශයෙන් හෝ "නිශ්චිත ගුවන් මාර්ග" වල මගීන්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු ප්‍රවාහණය කිරීම සඳහා මෙහෙයවනු ලබන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා වන්නේය. "නිශ්චිත ගුවන් මාර්ග" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ මෙම ගිවිසුමට සම්බන්ධ ඇමුණුමෙහි නිශ්චිත වශයෙන් දක්වා ඇති ගුවන් මාර්ග වන්නේය.
- (ඇ) "ගිවිසුම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ මෙම ගිවිසුම, ඒ සමඟ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සකස් කරන ලදුව ඊට යා කර ඇති ඇමුණුම සහ ගිවිසුමට හෝ ඇමුණුමට හෝ සිදු කරන සංශෝධන කිසිවක් වෙතොත් ඒවා ද වන්නේය.
- (ඈ) "ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවය" , "ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවය" , "ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම" සහ "ප්‍රවාහණ කාර්යයන් නොවන කාර්යයන් සඳහා නැවැත්වීම" යන යෙදුම් වල අර්ථ සම්මුතියෙහි 96 වන වගන්තියෙහි එකී යෙදුම් සඳහා පිළිවෙලින් දී ඇති අර්ථම වන්නේය.
- (ඉ) "ඇමුණුම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ වර්තමාන ගිවිසුමට සම්බන්ධ කර ඇති මාර්ග උපලේඛනය වන අතර එම ඇමුණුමෙහි දැක්වෙන නියමයන් හෝ සටහන් කිසිවක් සහ ඇමුණුමට සිදුකෙරෙන කිසියම් සංශෝධනයක් වෙතොත් එය ද එම අදහසට ඇතුළත් වන්නේය.

- (ඊ) "ධාරිතාව" - ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වන කල්හි "ධාරිතාව" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ එම යම් ගුවන් මාර්ගයක හෝ මාර්ගයකින් කොටසක හෝ ආදායම් ලැබීම සඳහා ගෙන යාමට ගුවන් යානය තුළ පහසුකම් සලස්වා ඇති බර ප්‍රමාණයයි (ඉපැයුම් භාරයයි). ගිවිසගත් සේවාවක් සම්බන්ධයෙන් වන කල්හි "ධාරිතාව" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ එවැනි සේවාවක් සඳහා යොදා ගනු ලබන ගුවන් යානයක් තුළ සපයා ඇති "ධාරිතාව" මාර්ගයක හෝ මාර්ගයකින් කොටසක හෝ එම ගුවන් යානය මෙහෙයවනු ලබන පියසර වාර සංඛ්‍යාවෙන් ගුණ කළ කල්හි ලැබෙන අගයයි.
- (උ) "නැව් බඩු" යන යෙදුමට තැපෑල ද ඇතුළත් වන්නේය.
- (ඌ) "සම්මුතිය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ 1944 දෙසැම්බර් මස හත්වන (07) වන දින විකාශයේ නගරයෙහිදී අස්සන් තැබීම සඳහා විවෘතව තබන ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතිය වන අතර ඊට -
1. සම්මුතියෙහි 94 (A) වගන්තිය යටතේ බලාත්මක කරන ලදුව ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙකම විසින් අනුමත කරන ලද, සම්මුතියේ සංශෝධන කිසිවක් වෙනොත් එකී සංශෝධන ද,
 11. සම්මුතියේ 90 වගන්තිය යටතේ සම්මත කර ගන්නා ලද ඇමුණුම් කිසිවක් හෝ ඇමුණුම් වලට සිදු කරන ලද සංශෝධන කිසිවක් හෝ වෙනොත් එකී ඇමුණුම් හෝ සංශෝධන හෝ ගිවිසුමට බැඳෙන දෙපාර්ශ්වය කෙරෙහිම කිසියම් නිශ්චිත අවස්ථාවක්දී බලපාන්නාවූ ප්‍රමාණයකට ද,
- ඇතුළත් වන්නේය
- (එ) "නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ මෙම ගිවිසුමෙහි 3 වන වගන්තියේ විධිවිධාන ප්‍රකාර නම් කරන ලද සහ බලය පවරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමකි.
- (ඒ) "සුරක්ෂිතතා උපකරණ" යන්නෙහි අර්ථය සම්මුතියෙහි 9 ඇමුණුමෙහි එම යෙදුමට පවරා ඇති අර්ථයම වන්නේය.

(ග) "ගාස්තු ක්‍රම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් මගීන් සහ නැව් බඩු ප්‍රවාහණය සඳහා අයකරනු ලබන මිළ ගණන් සහ එකී මිළ ගණන් වලට අදාළ කොන්දේසි ද වන්නේය. තාපැල ගෙන යාම සඳහා අය කරනු ලබන පාරිශ්‍රමික සහ ඒ පිළිබඳ කොන්දේසි මීට ඇතුළත් නොවේ.

(ඉ) "ප්‍රදේශය" - මකාභි විශේෂ පරිපාලන කලාපය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි "ප්‍රදේශය" යන යෙදුමට මකාභි අර්ධද්වීපය සහ කායිපා සහ කොලෝන් දූපත ද වන අතර ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි ප්‍රදේශය යන්නෙහි ගැබ්ව ඇත්තේ සම්මුතියෙහි 2 වන වගන්තියෙහි "දේශය" යන්නට පවරා ඇති අර්ථයි.

(ක) "පරිහරණ ගාස්තු" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ, ගුවන් යානා, ගුවන් යානා සේවක පිරිස්, මගීන් සහ නැව්බඩු සඳහා අවශ්‍ය සේවා සහ පහසුකම් ඇතුළු ගුවන් තොටුපල දේපළ හෝ ගඟන නාවික පහසුකම් හෝ සැපයීම වෙනුවෙන් නිසි බලධාරීන් විසින්, ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලින් අය කරනු ලබන හෝ එසේ අය කිරීමට අවසර දෙනු ලබන හෝ ගාස්තු ප්‍රමාණයන් වන්නේය.

2. මෙම ගිවිසුමට සම්බන්ධකර ඇති ඇමුණුම, ගිවිසුමෙහි අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් වශයෙන් සලකනු ලැබේ.

3. මෙම ගිවිසුම ක්‍රියාත්මක කරන කල්හි ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන්, 1944 දෙසැම්බර් මස හත් (07) වන දින විකාශයේ නගරයේදී අස්සන් කැබිම සඳහා විවෘතව තබන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතියේ ද, ඊට අනුබද්ධ ඇමුණුම් වල ද, එකී සම්මුතියට හෝ ඇමුණුම් වලට හෝ සිදු කරන ලද, ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන්ට බලපාන්නාවූ සංශෝධන කිසිවක ද අනතර්ගත විධිවිධාන සමඟ, එකී විධිවිධාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන් කෙරෙහි අදාළ වන ප්‍රමාණයට, අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

2 වන වගන්තිය අයිතිවාසිකම් පිරිනැමීම

1. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය වෙත, එම අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට නිශ්චිත ගුවන් මාර්ග වල ගිවිසගත් සේවා පිහිටුවීමට සහ මෙහෙයවීමට හැකිවන පරිදි මෙම ගිවිසුමෙහි නියමිත අයිතිවාසිකම් පිරිනැමනු ලැබේ.
2. එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට, මෙම ගිවිසුමෙහි සඳහන් විධිවිධානයන්ට යටත්ව පහත සඳහන් අයිතිවාසිකම් භුක්තිවිඳීමේ අවසරය ඇත :-
 - (අ) අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය හරහා ගොඩබෑමකින් තොරව පියාසර කිරීම,
 - (ආ) එකී ප්‍රදේශය තුළ ප්‍රවාහණ කාර්ය නොවන කාර්ය සඳහා නැවැත්වීම් සිදු කිරීම,
 - (ඇ) ගිවිසගත් සේවා මෙහෙයවන අතරතුරදී නිශ්චිත මාර්ග වල පිහිටා ඇති ස්ථාන වලින් ගමන් ආරම්භ කරන හෝ එකී ස්ථාන ගමනාන්තය කරගත් හෝ මගීන්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු පැටවීම සහ ගොඩබෑම සිදු කිරීම සඳහා අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය තුළ පිහිටි, ඇමුණුමෙහි නියම කර ඇති ස්ථානයන්හි නැවැත්වීම් සිදු කිරීම.
3. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත්, මෙහි 3 වන වගන්තිය යටතේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් නොවන අනාඬු ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලට ද මෙම වගන්තියේ 2(අ) සහ 2(ආ) ඡේදයන්හි නියමිත අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමේ අවසරය තිබේ.
4. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය තුළම වූ එක් ස්ථානයක සිට තවත් ස්ථානයක් දක්වා ගාස්තුවක් සඳහා හෝ පාරිශ්‍රමිකයක් සඳහා හෝ ගෙන යනු ලබන මගීන්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු පැටවීමේ වරප්‍රසාදය පිරිනැමීමක් මෙම වගන්තියෙහි සඳහන් විධිවිධාන මගින් කිසිසේත් අදහස් නොවේ.

5. සන්නද්ධ අරගල, දේශපාලන වියවුල් හෝ විකසන හෝ විශේෂ සහ අසාමාන්‍ය තත්ත්වයන් උද්ගතවීමේ හේතුවෙන් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයකට අයත් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට තමන්ගේ සාමාන්‍ය මාර්ගයන්හි ප්‍රවාහණ සේවයක් මෙහෙයවිය නොහැකි වන අවස්ථාවක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන් විසින් අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් තීරණය කරගත්, අවස්ථාවට ගැලපෙන කාව්‍යාලෝක මාර්ග ප්‍රතිසංවිධානයක් මගින් එකී සේවය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමට අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් උපරිම වශයෙන් ප්‍රයත්න දැරිය යුතුය.
6. නිශ්චිත මාර්ග මත පිහිටි ස්ථාන වලදී ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව විසින් සපයනු ලබන සියළුම ගුවන් මාර්ග, ගුවන් කොටුපල සහ වෙනත් පහසුකම් විභේදන කාරී නොවන පදනමක් මත පරිහරණය කිරීමේ අයිතිය නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලට හිමි වේ.

3 වන වගන්තිය

නම් කිරීම සහ බලය පැවරීම.

1. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට, නිශ්චිත මාර්ගයන්හි ගිවිසගත් සේවා මෙහෙයවීමේ කාර්යය සඳහා එක් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් බැගින් නම් කිරීමේ අයිතිවාසිකම හිමිවන්නේය. ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කරන ලද ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් එවැනි නම් කිරීමක් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා වෙත ඊට උචිත මාර්ග ඔස්සේ ලිඛිතව දැනුම් දිය යුතුය.
2. එවැනි දැනුම් දීමක් ලැබුණු කල්හි අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින්, අප්‍රමාදව, මෙම වගන්තියේ (3), (4) සහ (5) ඡේදවල සඳහන් විධිවිධාන වලට යටත්ව, නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අවශ්‍ය වන්නා වූ අදාළ මෙහෙයුම් බලතල පවරා දිය යුතුය.
3. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක ගඟන නාවික බලධාරියා විසින්, සම්මුතියේ විධිවිධානවලට අනුකූලව, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා මෙහෙයවීම සඳහා සාමාන්‍ය වශයෙන් සහ හේතු යුක්ති සහිතව තමන් විසින් පනවනු ලබන නීති සහ රෙගුලාසි යටතේ නියමිත කොන්දේසි සපුරාලීමට තරම් ප්‍රමාණවත් සුදුසුකම් එය සතුව තිබෙන බව ඔප්පු කරන මෙන් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට නියම කරනු ලැබිය හැකිය.

4. (අ) මකාභී විශේෂ පරිපාලන කලාපයේ රජය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම යථා පරිදි සංස්ථා ගත කර ඇති බවටත්, එහි ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය මකාභී විශේෂ පරිපාලන කලාපය තුළ පිහිටුවා ඇති බවටත් තමන්ට සැහිල්ලට පත්විය නොහැකි නම් එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට මෙම වගන්තියේ (2) වන ඡේදයේ සඳහන් මෙහෙයුම් බලතල පවරාදීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ හෝ, නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙම ගිවිසුමෙහි (2) වන වගන්තියේ නියමිත අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අදාළව අවශ්‍යවේ යැයි අදහස් කරන කොන්දේසි කිසිවක් පැනවීමේ හෝ අයිතිය ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජයට හිමිවේ.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ සාරානුකූල අයිතියක් සහ ප්‍රබලකර පාලනයක් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය සතුව හෝ එහි ජාතිකයින් සතුව හෝ පවතින බවට තමන්ට සැහිල්ලට පත්විය නොහැකි නම් එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට මෙම වගන්තියේ 2 වන ඡේදයෙහි සඳහන් මෙහෙයුම් බලතල පවරාදීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ හෝ එකී නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙම ගිවිසුමෙහි 2 වන වගන්තියේ නියමිත අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අදාළව අවශ්‍ය වේයැයි අදහස් කරන කොන්දේසි කිසිවක් පැනවීමේ හෝ අයිතිය මකාභී විශේෂ පරිපාලන කලාපයේ රජයට හිමිවේ.

5. කිසියම් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් සතුව, එය නම් කරන ලද ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් නිකුත් කරන ලද ප්‍රවර්තන ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතිකයක් හෝ සමාන බලපත්‍රයක් හෝ තිබෙන බවට සැහිල්ලට පත්විය නොහැකි අවස්ථාවකදී එකී නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට මෙම වගන්තියේ 2 වන ඡේදයේ සඳහන් මෙහෙයුම් බලතල පවරාදීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ හෝ එකී නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙම ගිවිසුමේ 2 වන වගන්තියේ නියමිත අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අදාළව අවශ්‍ය වේයැයි අදහස් කරන කොන්දේසි කිසිවක් පැනවීමේ හෝ අයිතිය එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව සතුවේ.

6. ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීම ඕනෑම වේලාවක ආරම්භ කළ හැකිය. එහෙත් පහත සඳහන් අවශ්‍යතාවයන් සම්පූර්ණ වීමට පෙර නොවේ.

(අ) අයිතිවාසිකම් ප්‍රදානය ලද ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් නියමිත මාර්ග සඳහා ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් නම් කර තිබීම.

(අ) අයිතිවාසිකම් ප්‍රදානය කරන ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් හැකි තාක් දුරට ප්‍රමාද නොවී නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අවශ්‍ය, උචිත මෙහෙයුම් බලතල පවරා දී තිබීම. (මෙම ගිවිසුමෙහි 4 වන වගන්තියෙහි විධිවිධාන වලට යටත්ව)

7. කිසියම් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් එසේ නම් කරනු ලැබ, ඊට අවශ්‍ය මෙහෙයුම් බලතල ද පවරනු ලැබූ කල්හි එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට ගිවිස ගත් සේවා මෙහෙයවීම ආරම්භ කිරීමේ අයිතිය තිබේ. එහෙත් එසේ කළ හැක්කේ එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම මෙම ගිවිසුමේ අදාළ විධිවිධාන පිළිපදින්නේ නම් පමණි.
8. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයකට, තමන්ගේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා වෙත කෙරෙන ලිඛිත දැනුම් දීමක් මගින් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක නම් කිරීමක් ඉල්ලා අස් කර ගැනීමට සහ ඒ වෙනුවට ආදේශකයක් වශයෙන් වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් නම් කිරීමට අයිතිය තිබේ.

4 වන වගන්තිය

මෙහෙයුම් බලය අවලංගු කිරීම, අත්හිටුවීම සහ සීමා කිරීම

1. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක ගඟන නාවික බලධාරියාට, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම වෙත පිරිනමා ඇති මෙහෙයුම් බලයක් අවලංගු කිරීමේ හෝ එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙම ගිවිසුමෙහි 2 වන වගන්තියේ නියමිත අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීම අත්හිටුවීමේ හෝ එසේත් නැතහොත් එකී අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අදාළව, අවශ්‍යයැයි අදහස් කරන ආකාරයට තාවකාලික වශයෙන් හෝ ස්ථිරව හෝ කොන්දේසි පැනවීමේදී අයිතිය තිබේ. එසේ කටයුතු කළ හැක්කේ මෙහි මතු සඳහන් අවස්ථාවක දී ය:-

(අ) අයිතිවාසිකම් පිරිනමන ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් සම්මුතියට අනුකූලව සාමාන්‍යයෙන් සහ සාධාරණ ලෙස පනවනු ලබන නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව කටයුතු කිරීමට අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම අපොහොසත් වීම හෝ ;

(ආ) එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම මෙම ගිවිසුම යටතේ පනවා ඇති කොන්දේසි වලට අනුකූලව මෙහෙයුම් සිදු කිරීමට අපොහොසත් වීම හෝ ;

- (ඇ) අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම සතුව, එය නම් කළ ගිවිසුම් පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් නිකුත් කරන ලද ප්‍රවර්තන ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතිකයක් හෝ ඒ හා සමාන බලපත්‍රයක් හෝ තිබෙන බවට සැහිමකට පත්විය නොහැකි වීම හෝ ;
- (ඈ) මෙම ගිවිසුමෙහි 9 වන වගන්තියේ (6) ඡේදයට අනුව ක්‍රියා කිරීම, හෝ ;
- (ඉ) මෙම ගිවිසුමෙහි 9 වන වගන්තියේ (2) වන ඡේදය අනුව නිරූපකතාව වර්ධනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය උචිත පියවර ගැනීමට අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය අපොහොසත් වීම හෝ ;
- (ඊ) මෙම ගිවිසුමෙහි 8 වන වගන්තියේ (3) ඡේදයට අනුව සතුටුදායක එකඟත්වයකට එළඹිය නොහැකි වීම හෝ ;
- (උ) මෙම ගිවිසුමෙහි 11 වන වගන්තියේ (9) වන ඡේදය අනුව ක්‍රියා කිරීම හෝ ;
- (ඌ) 1. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි, අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම යථා පරිදි සංස්ථාගත කර ඇති බවටත් එහි ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය මකාගි විශේෂ පරිපාලන කලාපය ඇතුළත පිහිටුවා ඇති බවටත්, ඊට සැහිමකට පත්විය නොහැකි අවස්ථාවක සහ;
11. මකාගි විශේෂ පරිපාලන කලාපයේ රජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ සාරානුකූල අයතියක් සහ ප්‍රබලකර පාලනයක් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය හෝ එහි ජාතිකයින් වෙත පැවරී ඇති බවට සැහිමකට පත්විය නොහැකි අවස්ථාවක ය.
2. කවුරුන්හි නීති හෝ රෙගුලාසි හෝ කඩ කිරීම වැළැක්වීම සඳහා, කිසියම් මෙහෙයුම් බලයක් අවලංගු කිරීම, අත්හිටුවීම හෝ මෙම වගන්තියේ (1) වන ඡේදයේ සඳහන් පරිදි කොන්දේසි කිසිවක් පැනවීම හෝ වහාම සිදු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන්නේ නම් විනා මෙම අයිතිවාසිකම් ක්‍රියාත්මක කළ යුත්තේ 16 වන වගන්තියේ විධිවිධාන සලස්වා ඇති ආකාරයට අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයෙන් විමසීමෙන් පසුව පමණකි.

3. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් මෙම වගන්තිය යටතේ ක්‍රියා කිරීමේ හේතුවෙන්, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට මෙහි 17 වන වගන්තිය යටතේ ලැබී ඇති අයිතිවාසිකම් වලට හානියක් සිදු නොවිය යුතු ය.

5 වන වගන්තිය

ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීම පාලනය කෙරෙන ප්‍රතිපත්ති.

1. එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින්, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම, මෙම ගිවිසුම යටතේ ඊට හිමි වන අයිතිවාසිකම් සහ හිමිකම් ග්‍රහණය කිරීමේදී එහි තරගකාරී ස්ථාපිතය කෙරෙහි හානිකර බලපෑම් ඇති කරන්නාවූ සකළුවිධ වෙනස්කම් සහ අසාධාරණ, තරග විරෝධී හෝ කොල්ලකාරී හෝ පරිවෘත්ත වූ ක්‍රියාකාරී ක්‍රියා බලපෑම්වලට තුළ ගත හැකි සෑම සුදුසු පියවරක්ම ගත යුතු ය.
2. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන් දෙදෙනා ගැන නාවික බලධාරීන්, මෙහෙයවිය යුතුව ඇති සේවාවන්හි ධාරිතාව පිළිබඳව පහත සඳහන් ප්‍රතිපත්ති මත පිහිටා එකඟත්වයකට එළඹිය යුතුය:-

(අ) ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන් දෙදෙනාම නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලට ඔවුන්ගේ ප්‍රදේශ අතර නිශ්චිත ගුවන් මාර්ගවල ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීම සඳහා සාධාරණ ලෙසත් සමාන ලෙසත් අවස්ථාව තිබිය යුතුය.

(ආ) ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීමේදී එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් එම මාර්ගයේම හෝ ඉන් කොටසක හෝ සපයනු ලබන සේවාවන් කෙරෙහි අනිසි අහිතකර බලපෑමක් ඇති නොවනු පිණිස එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ අයිතින් සැලකිල්ලට ගෙන කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් සපයනු ලබන ගිවිසුමක් සේවා සහ නිශ්චිත මාර්ගවල පොදු ප්‍රවාහණ අවශ්‍යතා අතර සමීප සම්බන්ධතාවයක් පැවතිය යුතු අතර, ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කළ ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය තුළට හෝ ඉන් පිටතට හෝ ප්‍රවාහණය කළ යුතු මගීන්, සහ/හෝ නැව් බඩු ප්‍රවාහණය කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් වේයැයි හේතු සහගතව

බලාපොරොත්තු වන ප්‍රවර්තන අවශ්‍යතාවයන්ට සරිලන ධාරිතාවක් ඊට සෑහෙන භාර කාරකයක් සහිතව සැපයීම එම සේවාවන්හි මූලික අරමුණ වශයෙන් පැවතිය යුතුය. නිශ්චිත මාර්ග වල සඳහන් තුන්වන පාර්ශ්වයන්ට අයත් ප්‍රදේශ තුළ පිහිටි ස්ථානයක් කරා හෝ එම ස්ථානයන්ගෙන් පිටතට හෝ ප්‍රවාහණය කළ යුතු මගීන්, සහ නැව් බඩු සඳහා පහසුකම් සලස්වන කල්හි ධාරිතාව සාපේක්ෂ විය යුත්තේ පහත සඳහන් අවශ්‍යතාවයන්ටය යන සාමාන්‍ය ප්‍රතිපත්තිය මත පිහිටා කටයුතු කළ යුතුය.

- (i) ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් නම් කළු ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය තුළට සහ ඉන් පිටතට පවතින ප්‍රවාහණ අවශ්‍යතා,
- (ii) ගිවිසගත් ප්‍රවාහණ සේවාවන් මෙහෙයවනු ලබන අතරමග ප්‍රදේශවල ක්‍රියාත්මක වන දේශීය හා කලාපීය ප්‍රවාහණ සේවාවන් ද සැලකිල්ලට ගැනීමෙන් පසු ඒ ප්‍රදේශවල ප්‍රවාහණ අවශ්‍යතා,
- (iii) ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වල අනවරත මෙහෙයුම් පිළිබඳ අවශ්‍යතාවය.

3. ගිවිසගත් සේවාවන් සඳහා එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් මෙම වගන්තියට අනුකූලව සැපයිය යුතු ධාරිතාව විය යුත්තේ අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් ගිවිසගත් සේවා ආරම්භ කිරීමට පෙර සහ අනතුරුව වරින් වර ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙකේ ගඟන නාවික බලධාරීන් අතර එකඟත්වයෙන් තීරණය කරනු ලබන ධාරිතාව යි.

6 වන වගන්තිය

තීරු බදු සහ වෙනත් අයකිරීම්

1. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් ගිවිසගත් ගුවන් සේවා සඳහා මෙහෙයුම් කරනු ලබන ගුවන් යානා මෙන්ම නීතිපතා අවශ්‍යවන ගුවන් යානා උපකරණ, ඉන්ධන තොග, ස්තේහක කෙල් (හයිඩ්‍රොලික් දියර වර්ග ඇතුළුව) සහ ස්තේහක, පාරිභෝගික කාර්මික සැපයුම්, අමතර කොටස් (එන්ජින් ඇතුළුව) ගුවන් යානා ගබඩා බඩු (පියසරය අතරතුර මගීන්ගේ පරිභෝජනය සඳහා සහ මගීන්ට විකිණීම සඳහා ගෙනයනු ලබන ආහාර, බීම වර්ග, මත්පැන්, දුම්කොළ සහ වෙනත් නිෂ්පාදන ඇතුළුව, එහෙත් ඊට සීමා නොකර) සහ ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සහ සේවා කිරීම සඳහා පමණක් යොදා ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන

අනෙකුත් ද්‍රව්‍ය, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ දේශයට ඇතුළුවීමේදී රේගු බදු, සුරාබදු, පරීක්ෂණ ගාස්තු සහ සමාන අයකිරීම් සහ ගාස්තු ආදියෙන් නිදහස් කළ යුතුය. එසේ නිදහස් කළ යුත්තේ එවැනි උපකරණ, සැපයුම් සහ ගබඩා බඩු නැවත අපනයනය කරන තුරු හෝ එම ප්‍රදේශයට ඉහළින් පියාසර කරන අතර පරිභෝජනය කරන තුරු හෝ ගුවන් යානයෙන් පිටතට නොගෙන ඒ තුළම රඳවා තැබීමේ කොන්දේසිය මත ය.

2. පහත සඳහන් ද්‍රව්‍ය, තීරු බදු, සුරා බදු, පරීක්ෂණ ගාස්තු සහ අනෙකුත් බදු වලින් සහ ඒ හා සමාන වෙනත් අයකිරීම් සහ ගාස්තු ආදියෙන් නිදහස් කළ යුතුය.

(අ) එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවයක යොදා ගන්නා ගුවන් යානයක් තුළ, පාවිච්චි කිරීමේ අදහසින් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත් දේශය තුළදී ගුවන් යානයට පටවනු ලබන ගුවන් යානා ගබඩා බඩු.

(ආ) ගිවිසුමක් සේවා පවත්වාගෙන යාම සඳහා මෙහෙයවනු ලබන ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ අළුත් වැඩියා කිරීම සඳහා එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක දේශය තුළට ආනයනය කරනු ලබන (ගුවන් යානා එන්ජින් ඇතුළුව) අමතර කොටස් සහ සාමාන්‍ය ගඟනවාහි උපකරණ.

(ඇ) එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරනු ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් ගිවිසුමක් සේවා සඳහා මෙහෙයවනු ලබන ගුවන් යානා වලට සැපයීමට අපේක්ෂා කරන ඉන්ධන, ස්නේහක තෙල් (හයිඩ්‍රොලික් දියර වර්ග ඇතුළුව) සහ ස්නේහක ගුවන් යානා තුළට පටවා ගන්නා ලද අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයට අයත් දේශයට ඉහළින් පියාසර කරන කිසියම් ගමන් බණ්ඩයකදී පාවිච්චි කිරීමට අදහස් කරන්නේ වුවද- ඒ ද්‍රව්‍ය තොග.

3. මුද්‍රණය කරන ලද ප්‍රවේශ පත්‍ර තොග, ගුවන් මාර්ග පත්‍ර, එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ නිල ලකුණු දරණ මුද්‍රිත ද්‍රව්‍ය කිසිවක් සහ එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් සිරිත් පරිදි අයකිරීමකින් තොරව බෙදාහරිනු ලබන ප්‍රචාරක ද්‍රව්‍ය, එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් හෝ එම සමාගම වෙනුවෙන් හෝ අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත් දේශය තුළට ගෙන ඒමේදී හෝ එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අයත් ගුවන් යානා තුළට පැටවීමේදී හෝ අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් සියළු ආකාරයේ තීරු බදු, පරීක්ෂණ ගාස්තු, සුරා බදු සහ සමාන අයකිරීම් සහ ගාස්තු ආදියෙන් නිදහස් කළ යුතුය.

4. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම¹ විසින් මෙහෙයවනු ලබන ගුවන් යානා තුළ රඳවා තබාගනු ලබන, මෙම වගන්තියේ (1) වන ඡේදයේ සඳහන් නීතිපතා අවශ්‍යවන උපකරණ සහ අනෙකුත් ද්‍රව්‍ය, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ රේගු බලධාරීන්ගේ අනුමැතිය සහිතව, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයට අයත් දේශය තුළදී පිටතට බැම සිදුකළ හැකි ය. මෙවැනි අවස්ථාවක දී වුවද, එකී උපකරණ සහ ද්‍රව්‍ය යළි අපනයනය කරන්නේ නම් හෝ ඒ සම්බන්ධව රේගු රෙගුලාසි සහ කාර්ය පටිපාටි අනුව වෙනත් ආකාරයකින් කටයුතු කරන්නේ නම් හෝ එකී උපකරණ සහ ද්‍රව්‍ය සඳහා ද මෙම වගන්තියේ (1) වන ඡේදයේ සඳහන් නිදහස් කිරීම් හිමිවිය යුතුය. කෙසේ වුවද, මෙම උපකරණ සහ ද්‍රව්‍ය යළි අපනයනය කරන තුරු හෝ රේගු රෙගුලාසි සහ කාර්ය පටිපාටි අනුව වෙනත් ආකාරයකින් කටයුතු කරන තුරු හෝ තමන්ගේ අධීක්ෂණය යටතේ රැඳවිය යුතු බව නියම කිරීමට අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ රේගු බලධාරීන්ට බලය තිබේ.
5. කිසියම් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයට අයත් දේශය තුළදී මෙම වගන්තියේ 1 සහ 2 ඡේදයන්හි සඳහන් නීතිපතා අවශ්‍ය වන උපකරණ සහ වෙනත් ද්‍රව්‍ය ණයට ගැනීම හෝ හුවමාරු කර ගැනීම සඳහා හෝ තවත්, වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් හෝ සමාගම් හෝ සමඟ වැඩපිළිවෙල යොදාගෙන ඇති අවස්ථාවන්හිදී ද මෙම වගන්තිය යටතේ විධිවිධාන සලස්වා ඇති නිදහස් කිරීම් ලබා දිය යුතුය. එහෙත් එසේ කළ යුත්තේ ඉහත කී වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම හෝ සමාගම් ද අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයෙන් ලැබෙන එවැනි නිදහස් කිරීම් හුණින් විදින්නේ නම් පමණකි.

7 වන වගන්තිය

ප්‍රවේශය සහ නිෂ්කාශන නීති සහ රෙගුලාසි

1. තම ප්‍රදේශය තුළට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන්හි යෙදෙන ගුවන් යානා ඇතුළු කර ගැනීම, තාවකාලිකව නවතා තැබීම සහ පිටත් කිරීම සඳහා හෝ, තම ප්‍රදේශය ඇතුළතදී එවැනි ගුවන් යානා මෙහෙයවීම සහ යාත්‍රා කරවීම සඳහා හෝ ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව විසින් පනවා ඇති නීති, රෙගුලාසි සහ කාර්ය පටිපාටි, ජාතිකත්වය අනුව සිදු කෙරෙන විශේෂත්වයකින් තොරව ගිවිසුම් පාර්ශ්ව දෙකටම අයත් ගුවන් යානා සම්බන්ධයෙන් එකසේ අදාළ කරගත යුතුය. සෑම ගුවන් යානයක්ම අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත් ප්‍රදේශයට ඇතුළුවීමේදී, ඉන් පිටත් වීමේදී හෝ ඒ තුළ රඳවා තැබීමේදී හෝ අදාළ නීති, රෙගුලාසි සහ කාර්ය පටිපාටි වලට අනුකූලව ක්‍රියා කළ යුතුය.

2. ගුවන් යානා මගින් ප්‍රවාහණය කරනු ලබන මගීන්, ගමන් බඩු, ගුවන් යානා සේවක පිරිස් සහ නැව් බඩු තම ප්‍රදේශයට ඇතුළු කර ගැනීම, තාවකාලිකව රඳවා ගැනීම හෝ පිටත් කරවීම සඳහා එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් පනවා ඇති ප්‍රවේශයට අදාළ රෙගුලාසි, නිෂ්කාශනය, ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාව, ආගමන, ගමන් බලපත්‍ර, රේගු, භාවිත මුදල්, සෞඛ්‍යය සහ නිරෝධායන රෙගුලාසි හෝ තැපැල සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි තැපැල් නීති සහ රෙගුලාසි හෝ අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අයත් මගීන්, ගමන් බඩු, ගුවන් යානා සේවක පිරිස් සහ නැව්බඩු සම්බන්ධව කටයුතු කිරීමේදී ද අදාළ කර ගත යුතු ය.
3. මෙම වගන්තිය මගින් විධිවිධාන සලස්වා ඇති නීති සහ රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කරන විට, කිසිදු ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් තමන්ගේම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට හෝ වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමකට හෝ අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට වඩා වැඩි සැලකිල්ලක් නොදැක්විය යුතුය.
4. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක ප්‍රදේශය හරහා යන්නාවූ, සංක්‍රමණ කාර්ය සඳහා ගුවන් තොටුපළෙහි වෙන් කර ඇති ප්‍රදේශයෙන් පිටතට නොයන්නාවූ සෘජු සංක්‍රමණ මගීන්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු, සාහසික ක්‍රියා සහ ගුවන් කොල්ලකෑම් වැළැක්වීමට ගන්නා සුරක්ෂිතතා පියවර සහ මත් ද්‍රව්‍ය පාලන පියවර හැරුණු විට සරල පාලනයකට වැඩි යමකට භාජනය කළ යුතු නොවේ. එවැනි සංක්‍රමණ ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු ද තීරු බදු, සුරා බදු සහ ළඟාවීමේදී සපයනු ලබන සේවාවන් සඳහා වූ පිරිවැය, මත පදනම් නොවුනු වෙනත් ගාස්තු සහ අය කිරීම් වලින් ද නිදහස් කළ යුතුය.

8 වන වගන්තිය

ගුවන් යෝග්‍යතා සහ ප්‍රවීණතා සහතික

1. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් නිකුත් කරන ලද හෝ වලංගු භාවයට පත් කරන ලද හෝ ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික, ප්‍රවීණතා සහතික සහ බලපත්‍ර, එබඳු සහතික හෝ බලපත්‍ර හෝ නිකුත් කිරීම හෝ වලංගු භාවයට පත් කිරීම හෝ සිදු කර ඇත්තේ සම්මුතිය යටතේ පිහිටුවා ඇති අවම ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සහ එහි විධිවිධාන අනුව නම් ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීමේ කාර්යය සඳහා අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වය විසින් ද පිළිගත යුතු වේ.

2. කෙසේ වුවද, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි එහි ජාතිකයින්ට ද, මාකාම් විශේෂ පරිපාලන කලාපය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි එහි පදිංචි කරුවන්ටද එකී එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය සතු ප්‍රදේශ වලට ඉහළින් මෙහෙයවනු ලබන පියසරයන් සඳහා අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වය විසින් නිකුත් කරන ලද ප්‍රවිණතා සහතික සහ බලපත්‍ර පිළිගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ අයිතිය ඒ ඒ ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන් විසින් රඳවා ගනු ලැබේ.
3. එක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයක් විසින් නිකුත් කරන ලද හෝ වලංගු භාවයට පත් කරන ලද හෝ බලපත්‍ර වලට හෝ සහතික වලට හෝ අදාළ වරප්‍රසාද මඟින් හෝ කොන්දේසි මඟින් හෝ සම්මුතිය යටතේ පිහිටුවා ඇති ප්‍රමිතීන් කෙරෙන් වෙනස් වීමක් සිදුවන්නේ නම්, එකී වෙනස ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සමඟ ගොනු කර ඇතත්, නැතත්, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියාට, 9 වන වගන්තියේ (2) ඡේදය යටතේ පළමු ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට හිමිවන අයිතිවාසිකම් කෙරෙහි අගතියකින් තොරව ප්‍රශ්නයට අදාළ පරිචය තමන්ට පිළිගත හැකි බවට සැහිලකට පත්වීමේ අරමුණ සහිතව මෙහි 16 වන වගන්තියට අනුකූලව කරුණු පිළිවිසිම් අවස්ථාවක් ලබා දෙන මෙන් පළමු ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියාගෙන් ඉල්ලා සිටිය හැකිය. ඉන් අනතුරුව ද සතුටුදායක එකඟත්වයකට එළඹීමට අපොහොසත් වුවහොත් එම තත්වය මෙම ගිවිසුමේ 4 වන වගන්තියේ (1) ඡේදය අනුව කටයුතු කිරීමට හේතුවක් වනවා ඇත.

9 වන වගන්තිය

නිරූපදිකතාව

1. අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින්, ගුවන් සේවක පිරිස, ගුවන්යානා හෝ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ඇදියට සම්බන්ධ කිසියම් ක්ෂේත්‍රයකදී භාවිතා කිරීම සඳහා සම්මත කරගෙන ඇති නිරූපදිකතාව ප්‍රමිති සම්බන්ධව කරුණු පිළිවිසිමක් සිදු කිරීමට අවස්ථාව ලබා දෙන මෙන් ඉල්ලා සිටීමට එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයිතිය තිබේ. එවැනි පිළිවිසිම්, ඉල්ලීමේ දින සිට දින තිහක් (30) ක් ඇතුළත සිදුවිය යුතුය.
2. එවැනි පිළිවිසිමකින් අනතුරුව, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වය විසින් ඉහත කී කිසියම් ක්ෂේත්‍රයකදී සම්මුතියට අනුව එවකට පිහිටුවා ඇති අවම ප්‍රමිති අවශ්‍යතාවයන්ට සමාන වන නිරූපදිකතාව ප්‍රමිතිවත් ඵලදායී ලෙස යොදා ගැනීම සහ පවත්වාගෙන යාම සිදු නොකරන බව පළමු ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් සොයා ගනු ලැබුවහොත්, එම සොයා ගැනීම සහ අවම ප්‍රමිතීන් සමඟ අනුකූල වීම සඳහා අවශ්‍යය වේයැයි

අදහස් කරන පියවරද පෙන්වා දෙමින් උචිත නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියා මාර්ග ගත යුතු බව එකී අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය වෙත දන්වා යැවිය යුතුය. එසේ දැනුම් දීමක් කළ දිනයේ සිට දින පහළොවක් (15) ක් ඇතුළත හෝ ඒ සඳහා එකඟවූ වඩා දිගු කාලයක් ඇතුළත හෝ සුදුසු නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියා මාර්ග ගැනීමට අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වය අපොහොසත් වුවහොත් එම තත්වය මෙම ගිවිසුමේ 4 වන වගන්තියේ (1) ඡේදය අදාළ කර ගැනීමට හේතුවක් වනවා ඇත.

3. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන කිසියම් ගුවන් යානයක් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශයට හෝ ඉන් පිටතට හෝ මෙහෙයුම් සිදු කිරීමේදී, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය ඇතුළත කිහිපයක් අතරතුර, එවැනි ගුවන් යානයක සහ එහි සේවයෙහි නියුතු සේවක පිරිසගේ ලියකියවිලි, බලපත්‍ර ඇදියෙහි වලංගු භාවය පරීක්ෂා කිරීම සඳහාත්, ගුවන් යානයෙහි සහ උපකරණ වල දෘශ්‍යමාන තත්වය පරීක්ෂා කිරීම සඳහාත් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ බලය ලත් නියෝජිතයින් විසින් එකී ගුවන් යානය ඇතුළතත් ඒ අවටත් පවත්වනු ලබන පරීක්ෂණයකට (මෙම වගන්තියේ "රැමප්" පරීක්ෂණය යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන) යටත් කළ යුතු බවට ගිවිසුම්කාර දෙපාර්ශ්වය විසින් එකඟත්වයට එළඹ ඇත. මෙම පරීක්ෂණයේ හේතුවෙන් සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයක් සිදු නොවිය යුතුය.

4. එවැනි "රැමප්" පරීක්ෂණයකදී හෝ පරීක්ෂණ මාලාවකදී හෝ -

- (අ) කිසියම් ගුවන් යානයක් හෝ ගුවන් යානයක මෙහෙයුමක් හෝ සම්මුතියට අනුව එවකට පිහිටුවා ඇති අවම ප්‍රමිති සමඟ අනුකූල නොවන බවට ඇතිවන බරපතල ප්‍රවේදිතා හෝ ;
- (ආ) සම්මුතියට අනුව එවකට පිහිටුවා ඇති නිරූපිතතා ප්‍රමිති එලදායි අන්දමින් භාවිතා කිරීමේ සහ පවත්වාගෙන යාමේ උණකාවක් පවත්නා බවට ඇතිවන බරපතල ප්‍රවේදිතා හෝ ;

උද්ගත වුවහොත්, සම්මුතියේ 33 වන වගන්තියේ කාර්ය සඳහා, එම ගුවන් යානයට හෝ ගුවන් යානයේ සේවක පිරිසට හෝ අදාළ සහකිකයා හෝ බලපත්‍ර හෝ නිකුත් කිරීමේදී හෝ වලංගු භාවයට පත් කිරීමේදී හෝ ගුවන් යානයේ මෙහෙයුම් සිදු කිරීමේදී හෝ යටත් කර ඇති අවශ්‍යතාව සම්මුතිය අනුව එවකට පිහිටුවා ඇති අවම ප්‍රමිතීන්ට සමාන හෝ ඉක්මවා යන හෝ ප්‍රමිති අවශ්‍යතාව නොවන බව නිගමනය කිරීමේ අයිතිය පරීක්ෂණය පවත්වන ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය සතු වන්නේය.

5. මෙම වගන්තියේ (3) වන ඡේදය අනුව එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් විසින් මෙහෙයවනු ලබන කිසියම් ගුවන් යානයක් සම්බන්ධව "රැම්ප්" පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීම සඳහා ඊට ප්‍රවිෂ්ට වීමට අවසර දීම අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ නියෝජිතයෙකු විසින් ප්‍රතික්ෂේප කරනු ලැබුවහොත් මෙම වගන්තියේ ඉහත (4) වන ඡේදයේ සඳහන් අන්දමේ බරපතල ප්‍රවේදිතා උද්ගතවන බව සලකා එම ඡේදයෙහි සඳහන් නිගමනයන්ට එළඹීමේ අයිතිය අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය සතුව පවතින්නේය.
6. "රැම්ප්" පරීක්ෂණයක හෝ "රැම්ප්" පරීක්ෂණ මාලාවක හෝ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් හෝ "රැම්ප්" පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීම සඳහා ප්‍රවිෂ්ට වීමට අවසර දීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමක් නිසා හෝ කරුණු පිළිවිසීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් හෝ වෙනත් හේතූන් නිසා හෝ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක මෙහෙයුම් සම්බන්ධ තීරුපදිකතාව ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ක්ෂණික පියවර ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය බව එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් නිගමනය කරන අවස්ථාවකදී අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට එවකට පවරා දී ඇති මෙහෙයුම් බලය අත්හිටුවීමේ හෝ වෙනස් කිරීමේ හෝ අයිතිය එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට හිමිවේ.
7. මෙම වගන්තියේ (2) වන හෝ (6) වන හෝ ඡේද අනුව එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් ගනු ලබන කිසියම් ක්‍රියා මාර්ගයකට අවහිරණ වීමට පදනම් වූ හේතුවේ පැවැත්ම අවසන් වූ කල්හි එකී ක්‍රියා මාර්ගය ද අත් හිටුවිය යුතුය.

10 වන වගන්තිය

පරිහරණ ගාස්තු

1. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක ගාස්තු අය කිරීමට බලය පැවරුණු ආයතන විසින්, ගුවන් කොටුවල සහ වෙනත් ගුවන් සේවා පහසුකම් පරිහරණය කිරීම වෙනුවෙන් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමෙන් අය කිරීමට නියම කරනු ලබන හෝ එසේ නියම කිරීමට අවසර දෙනු ලබන හෝ පරිහරණ ගාස්තු ප්‍රමාණයන් සාධාරණ සහ යුක්ති සහගත වන බවට සහතික වීම සඳහා එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් උපරිම වශයෙන් ප්‍රයත්න දැරිය යුතුය. මෙම ගාස්තු ප්‍රමාණයන් තිරයාර ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති මත පදනම් විය යුතු අතර එවැනි සේවාවන් වෙනුවෙන් වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් ගෙවනු ලබන ගාස්තු ප්‍රමාණයන්ට වඩා වැඩි නොවිය යුතුය.

2. කිසියම් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක්, සමාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන්හි නිරත වන තමන්ගේම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට හෝ වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමකට හෝ වැඩි සැලකිල්ලක් නොදැක්විය යුතු අතර සමාන ගුවන් යානා සහ සංඝත පහසුකම් සහ සේවා උපයෝගී කරගනිමින් සමාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන් මෙහෙයවන තමන්ගේම නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම මත පනවනු ලබන පරිහරණ ගාස්තු ප්‍රමාණයන්ට වඩා වැඩි ගාස්තු ප්‍රමාණයන් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම මත පැනවීම හෝ පැනවීමට අවසර දීම හෝ සිදු නොකළ යුතුය.
3. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය තමන්ගේ ගාස්තු නියම කිරීමේ බලය පැවරුණු ආයතන සහ සේවා සහ පහසුකම් පරිහරණය කරන, නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් අතර පිළිවිසිම් පැවැත්වීම ධෛර්යමත් කළ යුතුය. පරිහරණ ගාස්තු වෙනස් කිරීමේ යෝජනා කිසිවක් වෙතොත් එසේ ගාස්තු ප්‍රතිශෝධනය කිරීමට පෙර ඒ පිළිබඳව ඔවුන්ගේ අදහස් ප්‍රකාශ කිරීමට හැකිවන පරිදි එකී යෝජනා වලට අදාළ ආධාරක කොරකුරු සහ දත්ත ද සමඟ සේවා පරිහරණය කරන්නන් වෙත සැහෙන තරම් කල් ඇතිව දැනුම් දිය යුතුය.

11 වන වගන්තිය

ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාව

1. ජාත්‍යන්තර නීතිය යටතේ ඔවුන් සතු අයිතිවාසිකම් සහ යුතුකම් සමඟ යථායෝග්‍ය වෙමින්, සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිතතාව නීති විරෝධී මැදිහත්වීමේ ක්‍රියාවන්ගෙන් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් එකිනෙක පාර්ශ්වය කෙරෙහි වූ බැඳීම මෙම ගිවිසුමෙහි අවශ්‍ය අංගයක් වන බව ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන් විසින් යළි තහවුරු කරනු ලැබේ.
2. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන් තමන්ට ජාත්‍යන්තර නීතිය යටතේ සාමාන්‍යයෙන් හිමි වන අයිතිවාසිකම් වලට හා වගකීම්වලට සීමා නොවී, විශේෂයෙන් ම, 1963 සැප්තැම්බර් 14 වන දින කෝකියෝහි දී අස්සන් කරන ලද, ගුවන් යානා තුළ සිදු කරන වැරදි සහ වෙනත් ක්‍රියා පිළිබඳ සම්මුතියේ ද, 1970 දෙසැම්බර් 16 වන දින සේග් හිදී අස්සන් කරන ලද, ගුවන් යානා නීති විරෝධී ලෙස පැහැර ගැනීම මැඩ පැවැත්වීමේ සම්මුතියේ ද, 1971 සැප්තැම්බර් 23 වන දින මොන්ට්‍රිල් හි දී අස්සන් කරන ලද, සිවිල් ගුවන් සේවයේ ආරක්ෂාවට හානිකර වූ නීති විරෝධී ක්‍රියා මැඩ පැවැත්වීමේ සම්මුතියේ ද, 1971 සැප්තැම්බර් 23 වන දින මොන්ට්‍රිල් හි දී සකස් කරනු ලැබ 1988 පෙබරවාරි 24 වන දින එහි දී අස්සන් කරන ලද, සිවිල් ගුවන් සේවයේ ආරක්ෂාවට හානිකර වූ නීති විරෝධී ක්‍රියා මැඩ පැවැත්වීමේ සම්මුතියට පරිපූරක වූ, ජාත්‍යන්තර

සිවිල් ගුවන් සේවයේ නිරත ගුවන් කොටුවලට දී සිදුවන නීති විරෝධී ප්‍රවණති ක්‍රියා මැඩ පැවැත්වීමේ සන්ධානයේ ද, සිවිල් ගුවන් සේවයේ ආරක්ෂාව උදෙසා ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය ම අනුගමනය කිරීමට බැඳී සිටින වෙනත් ගිවිසුම් කිසිවක් වෙනොත් ඒවායේ ද විධිවිධානවලට අනුකූල වන පරිදි ක්‍රියා කළ යුතු ය.

3. සිවිල් ගුවන් යානා නීති විරෝධී ලෙස අල්ලා ගැනීමේ ක්‍රියා සහ එකී ගුවන් යානයන්හි මගීන්ගේ සහ සේවක පිරිසගේත් ගඟන යාත්‍රාංගන සහ ගඟන නාවික පහසුකම් වලත් ආරක්ෂාවට හානිකර වූ වෙනත් නීති විරෝධී ක්‍රියා ද, සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිත භාවයට හානිකර වූ වෙනත් තර්ජන ද වැළැක්වීම සඳහා ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන් විසින් එකිනෙක පාර්ශ්වයට අවශ්‍ය සෑම සහයෝගයක්ම ඉල්ලූ අවස්ථාවක ලබා දිය යුතුය.
4. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව විසින් ඔවුන්ගේ අනෙකුත් සම්බන්ධකම් වලදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් පිහිටුවන ලදුව සම්මුතියේ ඇමුණුම් වශයෙන් නම් කර ඇති ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන කම් තමන්ට අදාළ වන ප්‍රමාණයට අනුගමනය කළ යුතුය.
5. ඊට අමතරව, ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව විසින් තමන්ගේ ගුවන්යානා ලේඛනයෙහි ලියාපදිංචි කර ඇති ගුවන් යානා අයත් ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන්ට හෝ තම ප්‍රදේශය තුළ ස්ථිර පදිංචිය සහිත හෝ ප්‍රධාන ව්‍යාපාර ස්ථානය පිහිටුවා ඇති හෝ ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කරුවන්ටත් තම ප්‍රදේශය තුළ පිහිටි ගඟන යාත්‍රාංගන මෙහෙයුම් කරුවන්ටත්, ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන්ට අදාළ වන ප්‍රමාණයට එවැනි ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන වලට අනුකූලව කටයුතු කරන ලෙස නියම කළ යුතුය.
6. අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය සතු ප්‍රදේශයට ඇතුළුවීමේදී, එම ප්‍රදේශයෙන් පිටවීමේදී හෝ එම ප්‍රදේශය තුළදී හෝ එකී අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් නියම කරනු ලබන, මෙහි ඉහත (4) වන ඡේදයෙහි සඳහන් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන පිළිපදින ලෙස තම ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන්ට නියම කළ හැකි බවට එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය එකඟවෙයි. තම ප්‍රදේශය තුළදී ගුවන් යානා ආරක්ෂා කිරීමට ප්‍රමාණවත් විධිවිධාන එල්ලායී ලෙස යොදන බවටත්, මගීන් සහ සේවක පිරිස ගුවන් යානා වලට නංවා ගන්නා අතරතුරදීත්, රැගෙන යන භාණ්ඩ, ගමන් බඩු, නැව් බඩු සහ ගුවන් යානා ගබඩා බඩු පටවන අතරතුරදීත්, එමෙන්ම එම කාර්යයන්ට පූර්වයෙහිදීත් ඒ සියල්ල සුරක්ෂිතතා පාලන ක්‍රම වලට යටත් කරන බවටත් එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය වග බලා ගත යුතුය. සිවිල් ගුවන් සේවාව කෙරෙහි එල්ලවන කිසියම් නිශ්චිත තර්ජනයකට මුහුණ දීම සඳහා, එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් සතු ප්‍රදේශය තුළදී ප්‍රමාණවත් වන විශේෂ සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන සලස්වා දෙන ලෙස අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයෙන් ලැබෙන කිසියම් ඉල්ලීමක්

වෙනොත් ඒ කෙරෙහි සක්‍රීය සැලකිල්ලක් යොමු කිරීමට ද එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව බැඳී සිටියි.

7. සිවිල් ගුවන් යානා නීති විරෝධී ලෙස අල්ලා ගැනීමේ ක්‍රියාවක් හෝ එවැනි ගුවන් යානා වල සහ මගීන්ගේත්, සේවක පිරිසගේත්, ගඟන නාවික පහසුකම්වලත් ආරක්ෂාවට හානිකර වෙනත් නීති විරෝධී ක්‍රියාවක් හෝ සිදුවූ අවස්ථාවක දී හෝ එවැනිත් ක්‍රියාවක් සිදුවූ තර්ජනයක් උද්ගත වූ අවස්ථාවකදී හෝ එවැනි සිදුවීමක් හෝ තර්ජනයක් හෝ හැකි තාක් කඩිනමින් සහ මිනිස් ජීවිත කෙරෙහි වූ අවම අවදානමකින් යුක්තව ඉවත් කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් වූ සංදේශන පහසුකම් සහ වෙනත් විධිවිධාන සලස්වා දීමෙන් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන් අනෙකානා වශයෙන් සහාය විය යුතුය.
8. නීති විරෝධී අල්ලා ගැනීමේ ක්‍රියාවකට හෝ වෙනත් නීති විරෝධී මැදිහත්වීමේ ක්‍රියාවන්ට හෝ හාජනය වී ඇති, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත් ගුවන් යානයක් කම් ප්‍රදේශයේ භූමිය මත නවතා තිබෙන අවස්ථාවකදී එහි මගීන්ගේ සහ සේවක පිරිසගේ ජීවිත ආරක්ෂා කිරීම සඳහා තමන් වෙත පැවරී ඇති වැඩි වගකීම හේතුකොටගෙන එකී ගුවන් යානය පිටත් කරවීමේ අවශ්‍යතාවයක් පැන නැගුනහොත් විනා එවැනි ගුවන් යානයක් එතැනම රඳවා තබා ගන්නා බවට සහතික වීම සඳහා ගත හැකි සෑම පියවරක්ම එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් ගත යුතුය.
9. අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් මෙම වගන්තියෙහි සඳහන් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන උල්ලංඝනය කර ඇති බව විශ්වාස කිරීමට තරම් ප්‍රමාණවත් හේතු තිබෙන විට එසේ විශ්වාස කරන ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා සමඟ කරුණු පිළිවිසීමේ අවස්ථාවක් වහාම ලබා දෙන ලෙස ඉල්ලීමක් කරනු ලැබිය හැකිය. එවැනි ඉල්ලීමක් කර දින 15 ක් ඉකුත් වීමට පෙර සතුටුදායක එකඟත්වයකට එළඹිය නොහැකි වුවහොත් එම තත්වය මෙම ගිවිසුමෙහි 4 වන වගන්තියේ (1) ඡේදය අනුව කටයුතු කිරීමට හේතුවක් වනවා ඇත. හදිසි අවස්ථාවක හේතුවෙන් එසේ කටයුතු කිරීමට අවශ්‍ය වුවහොත් දින 15 කාලසීමාව ඉක්මවා යාමට පෙර වුවද මෙම ගිවිසුමෙහි 4 වන වගන්තියේ (1) වන ඡේදය යටතේ කටයුතු කිරීමේ අයිතිය ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයකට තිබේ. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් මෙම ඡේදයට අනුකූලව ගනු ලබන කිසියම් ක්‍රියා මාර්ගයක්, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය විසින් මෙම වගන්තියේ සඳහන් සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන වලට අනුකූලව කටයුතු කළ කල්හි අත්හිටුවිය යුතුය.

12 වන වගන්තිය

වෘත්තීය කටයුතු

1. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත් ප්‍රදේශය තුළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා සැපයීම සහ අලෙවි කිරීම සඳහාත්, ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා සැපයීමට අදාළ වෙනත් විවිධ කාර්ය සඳහාත් කාර්යාල පිහිටුවීමේ අයිතිවාසිකම හිමිවේ.
2. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශයට ඇතුළුවීම, එහි පදිංචිවීම සහ ඒ තුළ රැකියාවක නිරත වීම සම්බන්ධයෙන් එකී අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ බලපවත්වන නීති සහ රෙගුලාසිවලට අනුකූලව, ගිවිසගත් සේවා මෙහෙයවීම සඳහා අවශ්‍යවන තමන්ගේම කළමනාකරණ, වෘත්තීය, මෙහෙයුම්, අලෙවි, තාක්ෂණික සහ අනෙක් විශේෂ කාර්ය මණ්ඩලය සහ නියෝජිතයින් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශයට ගෙනැවිත් ඒ තුළ නඩත්තු කිරීමේ අයිතිය හිමි වේ.
3. නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ අභිමතය පරිදි, කිනම් ජාතිකත්වයකින් හෝ යුක්ත තමන්ගේම සේවකයින්ගෙන් හෝ අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය තුළ මෙහෙයුම් සිදු කිරීමට බලය පවරනු ලැබුවාහුත්, එම ප්‍රදේශය තුළ එසේ මෙහෙයුම් සිදු කරන්නාහුත් වෙනත් කිසියම් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක, සංවිධානයක හෝ සමාගමක හෝ සේවය ලබා ගැනීමෙන් හෝ මෙම නියෝජිත කාර්ය මණ්ඩල අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කරගත හැකිය.
4. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය, බලයේ පවත්නා නීති හා රෙගුලාසි සමඟ යථායෝග්‍ය වෙමින් මෙම වගන්තියේ (2) වන ඡේදයේ සඳහන් නියෝජිතයින්ට සහ කාර්ය මණ්ඩලයට අවශ්‍ය වැඩ අවසර පත්‍ර, රැකියා විසා හෝ වෙනත් ඒ හා සමාන ලියකියවිලි හෝ අවම ප්‍රමාදයකින් යුක්තව අනන්‍යාන්‍යතා පදනම මත නිකුත් කළ යුතුය. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය ඔවුනොවුන්ගේ නීති වලින් අවසර ලැබෙන ප්‍රමාණයට එවැනි කාවකාලික සේවා සහ රාජකාරි ඉටු කරන පුද්ගලයින් වැඩ අවසර පත්‍ර, රැකියා විසා හෝ වෙනත් ඒ හා සමාන ලියකියවිලි හෝ ලබා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවයෙන් නිදහස් කළ යුතුය.
5. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට, කෙලින්ම හෝ සිය අභිමතය පරිදි ඒජන්තවරුන් මාර්ගයෙන් හෝ අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය ඇතුළත ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා අලෙවි කිරීමේ අයිතිවාසිකම හිමි වේ. එකිනෙක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට මෙම කාර්ය සඳහා

තමන්ගේම ප්‍රවාහණ ලියකියවිලි භාවිතා කිරීමේ අයිතිය හිමිවේ. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට එවැනි ප්‍රවාහණ සේවා අලෙවි කිරීමේ අයිතිය හිමිවන අතර ඕනෑම පුද්ගලයෙකුට දේශීය මුදල් වලින් හෝ වෙනත් පහසුවෙන් පරිවර්තනය කළ හැකි මුදල් වර්ගයකින් හෝ එකී ප්‍රවාහණ සේවා මිලදී ගැනීමේ නිදහස ද තිබේ. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත් ප්‍රදේශය තුළදී දැරීමට සිදුවන දේශීය වියදම් දේශීය මුදලින් හෝ භාවිත මුදල් පිළිබඳව දේශීය භාවිත මුදල් රෙගුලාසි අනුව අවසර ලැබේ නම් පහසුවෙන් පරිවර්තනය කළ හැකි වෙනත් මුදල් වර්ගයකින් හෝ ගෙවීමේ අයිතිය හිමිවේ.

6. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය තම ප්‍රදේශය තුළ පරිගණකගත වෙන් කිරීමේ පද්ධති භාසිරවීමේදී සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආචාර රීති අනුගමනය කළ යුතු අතර පරිගණකගත වෙන් කිරීමේ පද්ධති වලට අදාළ වෙනත් රෙගුලාසි සහ වගකීම් සමඟ ද යථායෝග්‍ය භාවයෙන් යුක්තව කටයුතු කළ යුතුය.
7. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය, තම ප්‍රදේශය තුළදී මගීන්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු ප්‍රවාහණය කිරීමෙන් සහ දේශීය රෙගුලාසි වලට අනුව අවසර දිය හැකි ගුවන් ප්‍රවාහණයට අදාළ වෙනත් කටයුතු වලින් ද අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් වියදම් අභිබවා උපයාගත් ආදායම, නිදහස්ව මාරු කර ගැනීමේ අයිතිය එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට ලබා දිය යුතුය. එවැනි මාරු කිරීම්, ප්‍රවර්තන ගෙවීම් පාලනය කෙරෙන අදාළ නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව, ප්‍රවර්තන විදේශ විනිමය අනුපාතය අනුව සිදු කළ යුතුය. එහෙත් එවැනි නිල විදේශ අනුපාතයක් නොමැති අවස්ථාවකදී එවැනි මාරු කිරීම් ප්‍රවර්තන ගෙවීම් වලට අදාළව වෙළඳ පොලේ පවතින විදේශ විනිමය අනුපාතයත් පදනම් කරගෙන සිදු කළ යුතුය.
8. කිසියම් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක්, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් වියදම් අභිබවා උපයා ගත් ආදායම මාරු කර ගැනීම සම්බන්ධව සීමා කිරීම් පනවන්නේ නම්, පරස්පර වශයෙන්, ප්‍රථම පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම මත එවැනිම වූ සීමා කිරීම් පැනවීමේ අයිතියක් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය සතු වන්නේය.

13 වන වගන්තිය

කාල සටහන් අනුමත කිරීම.

1. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නිශ්චිත මාර්ගයන්හි සේවා මෙහෙයවීම ආරම්භ කිරීමට දින 30 කට පූර්වයෙන්, අපේක්ෂා කරන සේවාවන්හි කාල සටහන් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියා වෙත අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය. මෙහි, ගමන් වාර ගණන (බහුලතාව) ගුවන්යානා වර්ගය, වින්‍යාසය, සේවයෙහි ස්වභාවය සහ මහජනයා උදෙසා උපයෝජ්‍ය වශයෙන් සපයනු ලබන ආසන සංඛ්‍යාව නිශ්චිත වශයෙන් සඳහන් කර තිබිය යුතුය. පසුව සිදු කරනු ලබන වෙනස් කිරීම් සඳහාත් මෙම විධිවිධාන එලෙසම අදාළ වේ. විශේෂ අවස්ථාවන්හිදී එකී බලධාරියාගේ අනුමැතියට යටත්ව මෙම කාලසීමාව අඩු කර ගත හැකිය.
2. කිසියම් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක්, කලින් අනුමත කරන ලද කාල සටහනෙන් ආවරණය කෙරෙන ගමන් වාර වලට අමතරව ඒ ඒ අවස්ථාව සඳහා තත්කාලීන පියසර මෙහෙයවීමට අදහස් කරන්නේ නම් ඒ සඳහා අදාළ ගිවිසුම් පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියාගේ පූර්ව අනුමැතිය ලබාගත යුතුය.

14 වන වගන්තිය

ගාස්තු ක්‍රම

1. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙකට අයත් ප්‍රදේශ අතර සිදු කෙරෙන ගුවන් ගමන් සඳහා ගාස්තු ක්‍රම අනුමත කිරීමේදී එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට අයත් ප්‍රදේශයෙන් ආරම්භ කෙරෙන (ප්‍රවාහණ ලියකියවිලි වල සඳහන් තොරතුරු අනුව) ගුවන් ගමන් සඳහා එක් දිශාවකට හෝ යාම් ඊම් සඳහා හෝ වන ගාස්තු ක්‍රම අනුමත කිරීමේ හෝ අනුමත කිරීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ හෝ අයිතිය අදාළ ගුවන් ගමන ආරම්භ වන ප්‍රදේශය අයත් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය සතු වේ.

අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශයෙන් ආරම්භ කෙරෙන ගුවන් ගමන් සඳහා එක් දිශාවකට හෝ යාම් ඊම් සඳහා හෝ යෝජිත ගාස්තු ක්‍රම ආරම්භ කිරීමට හෝ දැනටමත් පවතින ගාස්තු ක්‍රම තවදුරටත් පවත්වාගෙන යාම වළක්වාලීමට හෝ කිසිදු ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් ඒකපාක්ෂිකව ක්‍රියා නොකළ යුතු ය.

2. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම, ගාස්තු ක්‍රම නිශ්චය කිරීමේදී මෙහෙයුම් පිරිවැය, ප්‍රමාණවත් ලාභයක්, පවත්නා කරගතර්ත්ව තත්වයන් සහ වෙළඳපොළ මෙන්ම ප්‍රවාහණ සේවා පරිහරණය කරන්නන්ගේ අවශ්‍යතා ආදී කරුණු සැලකිල්ලට ගත යුතුය.
3. අසාධාරණ ලෙස විභේදනකාරී බව, ප්‍රබල තත්වයක් අයුතු ලෙස යොදා ගැනීම හේතුවෙන් නොසැහෙන කරම් අධික හෝ සීමාකාරී හෝ වන බව එසේත් නැතහොත් කෙළින්ම හෝ වක්‍රාකාර ලෙස හෝ ලැබෙන සහනාධාරයක හේතුවෙන් කෘතිම අන්දමින් පහළ දමා ඇති බව හෝ එහි ඇති කොල්ලකාරී ස්වභාවයක් හෝ දෘශ්‍යමාන වන හෙයින් පිළිගත නොහැකි ගාස්තු ක්‍රම කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කිරීමට ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙක එකඟ වෙති.
4. එකිනෙක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් ගාස්තු ක්‍රම හඳුන්වා දීමට බලාපොරොත්තුවන දිනයට අවම වශයෙන් එක් මාසයකට පෙර එකී ගාස්තු ක්‍රම ඒ සඳහා බලය පැවරුණු ගඟන නාවික බලධාරියා වෙත අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය.
5. නිසි බලය සහිත ගඟන නාවික බලධාරියා, ඔහු වෙත අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇති කිසියම් ගාස්තු ක්‍රමයක් අනුමත කිරීම ප්‍රතික්ෂේප කරන්නේ නම් එකී ගාස්තු ක්‍රමය ඔහු වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද දිනයට පසුව දින විසිඑකක් (21) ඉකුත්ව යාමට පෙර ඒ බව අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම වෙත දැනුම් දිය යුතුය. එවැනි තත්වයකදී එම ගාස්තු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක නොකළ යුතුය. නව ගාස්තු ක්‍රමය හඳුන්වා දීමෙන් පසු ඉවත් කිරීමට බලාපොරොත්තු වූ එතෙක් පැවති ගාස්තු ක්‍රමයම තවදුරටත් යොදා ගත යුතුය. එකී අවස්ථාව වන විට කිසියම් ගාස්තු ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මකව නොතිබුණි නම් නිසි බලය සහිත ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් ගනු ලබන තීරණය පිළිගත යුතුය.
6. නිසි බලය සහිත ගඟන නාවික බලධාරියාගේ තීරණය ලැබෙන තුරු අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට, එකී ගාස්තු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක වීමට යෝජිත දින හෝ ඉන්පසුව හෝ ආරම්භ කෙරෙන ගුවන් ගමන් සඳහා, යෝජිත ගාස්තු ක්‍රමය අනුව අලෙවි කිරීම, ප්‍රචාරක කටයුතු සහ විකිණීම් කටයුතු කරගෙන යා හැකිය. කෙසේ වුවද, එසේ කටයුතු කිරීමේදී අදාළ ගාස්තු ක්‍රම "රජයේ අනුමැතියට යටත්" බව හඳුන්වා දිය යුතුය.

15 වන වගන්තිය

තොරතුරු හුවමාරු කර ගැනීම

1. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙකට අයත් ගඟන නාවික බලධාරීන් ඔවුන්නොවුන්ගේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලට, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ ප්‍රදේශය තුලට, එම ප්‍රදේශය හරහා සහ එම ප්‍රදේශයෙන් පිටතට මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා නිකුත් කර ඇති ප්‍රවර්තන බලය පැවරුම් පිළිබඳ තොරතුරු හැකි තාක් ඉක්මණින් ඔවුන්නොවුන් අතර හුවමාරු කර ගත යුතුය. නිශ්චිත මාර්ගවල සේවා මෙහෙයුම් සඳහා නිකුත් කර ඇති ප්‍රවර්තන සහතික සහ බලය පැවරීම් වල පිටපත් ද, සංශෝධන හෝ නිදහස් කිරීමේ නියෝග පිටපත් ද මෙම තොරතුරු වලට ඇතුළත් විය යුතුය.
2. ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයුම් සමාලෝචනය කිරීමේ කාර්යය සඳහා සාමාන්‍යයෙන් අවශ්‍ය වන, නැව් නැගුණු සහ ගොඩබිට ස්ථානයන් ද පෙන්නුම් කෙරෙන, ගිවිසුමක් සේවා මගින් ප්‍රවාහණය කරන ලද මගීන් සහ භාණ්ඩ පිළිබඳ සංඛ්‍යා ලේඛන ඇතුළත් ආවර්ත ප්‍රකාශන හෝ වෙනත් ප්‍රකාශන හෝ අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරියාගේ ඉල්ලීම මත තමන්ගේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් සපයන බවට එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය වග බලා ගත යුතුය.

16 වන වගන්තිය

පිළිවිසීම

1. මෙම ගිවිසුමෙහිත්, ඊට යාකර ඇති ඇමුණුමෙහිත්, නියමිත විධිවිධාන ක්‍රියාත්මක කෙරෙන බවටත්, එකී විධිවිධාන වලට අනුව සතුටුදායක ලෙස කටයුතු කරන බවටත් සහතික වීම සඳහා ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන්ට අයත් ගඟන නාවික බලධාරීන් සමීප සහයෝගීතාවයෙන් යුක්තව වරින් වර කරුණු පිළිවිසීම මගින් අදහස් හුවමාරු කර ගත යුතුය. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයකට ගිවිසුම ක්‍රියාත්මක කිරීම, අර්ථ නිරූපණය සහ යෙදීම පිළිබඳව කරුණු පිළිවිසීමේ අවස්ථාවක් ලබාදෙන ලෙස ඕනෑම අවස්ථාවක අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයෙන් ඉල්ලා සිටිය හැක.
2. සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් හෝ ලිපි ගනුදෙනු මාර්ගයෙන් හෝ පැවැත්විය හැකි එවැනි පිළිවිසීම, (4 වන, 9 වන, සහ 11 වන වගන්ති වලට යටත්ව) වෙනත් ආකාරයකින් එකඟ වී ඇත්නම් විනා, ඒ සඳහා ඉල්ලීමක් ලැබුණු දිනයේ සිට දින හැටක (60) කාලපරිච්ඡේදයක් ඇතුළත ආරම්භ විය යුතුය.

17 වන වගන්තිය

මතභේද නිරවුල් කිරීම.

1. මෙම ගිවිසුමෙහි අර්ථ නිරූපණය හෝ එය යොදා ගැනීම හෝ පිළිබඳව ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව අතර කිසියම් මතභේදයක් පැන නැගුනහොත්, එය ඔවුනොවුන් අතර සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් නිරවුල් කර ගැනීමට පළමුකොට ප්‍රයත්න දැරිය යුතුය.
2. ගිවිසුම් පාර්ශ්වයන්ට එවැනි මතභේදයක් සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් නිරවුල් කර ගැනීමට නොහැකි වුවහොත් මතභේදය මැදිහත් කරුවකු වශයෙන් කටයුතු කරන කිසියම් පුද්ගලයෙකු වෙත හෝ ආයතනයක් වෙත හෝ යොමු කර තීරණයක් ලබා ගැනීමට එකඟ විය හැකිය.
3. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව එවැනි මැදිහත් කරුවෙකුගේ සේවය ලබා ගැනීමට එකඟ නොවන්නේ නම් හෝ මැදිහත් කරු මාර්ගයෙන් ද තීරණයකට එළඹිය නොහැකි වුවහොත් හෝ, කවර හෝ පාර්ශ්වයක ඉල්ලීම මත එම මතභේදය බේරුම් කරුවන් තීරණයකුගෙන් (3) සමන්විත විනිශ්චය සභාවක් වෙත තීරණයක් සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය.
4. එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය එක් බේරුම්කරුවකු බැගින් නම් කළ යුතු අතර එසේ නම් කරනු ලබන බේරුම්කරුවන් දෙදෙනා විසින් තුන්වන බේරුම් කරු පත් කළ යුතුය. විනිශ්චය සභාවේ සභාපති වරයා වශයෙන් කටයුතු කළ යුතු මෙම තුන්වන බේරුම් කරු තුන්වන පාර්ශ්වයක ජාතිකයෙකු විය යුතුය.
5. එවැනි විනිශ්චය සභාවක් මගින් අදාළ මත භේදය නිරවුල් කර ගැනීම සඳහා එක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයකින් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වය වෙත උචිත මාර්ග ඔස්සේ ඉදිරිපත් කරනු ලබන ඉල්ලීමක් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වය වෙත ලැබුණු දිනයේ සිට දින හැටක් (60) ඇතුළත එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශ්වය එක් බේරුම් කරුවකු වශයෙන් නම් කළ යුතු අතර තවදුරටත් දින හැටක (60) ක කාල පරිච්ඡේදයක් ඇතුළත තුන්වන බේරුම්කරු පත් කළ යුතුය.
6. ගිවිසුම් පාර්ශ්වයන් අතුරෙන් එක් පාර්ශ්වයක් හෝ නියමිත කාලසීමාව ඇතුළත බේරුම් කරුවකු නම් කිරීමට අපොහොසත් වුවහොත් හෝ නියමිත කාලසීමාව ඇතුළත තුන්වන බේරුම්කරු පත් කිරීමට නොහැකි වුවහොත් හෝ කිසියම් එක් ගිවිසුම් පාර්ශ්වයක ඉල්ලීම මත ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මධ්‍ය මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා විසින් අවස්ථාවට අවශ්‍ය වන පරිදි බේරුම් කරුවකු හෝ බේරුම් කරුවන් හෝ පත් කරනු ලැබිය යුතුය. එවැනි අවස්ථාවක්හි දී ද තුන්වන

බේරුම් කර ඇත්ත පාර්ශ්වයක ජාතිකයෙකු විය යුතු අතර ඔහු විනිශ්චය සභාවේ සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කළ යුතුය.

7. විනිශ්චය සභාවේ කිසියම් තාවකාලික නියමයක් අනුව හෝ අවසාන තීරණය අනුව හෝ කටයුතු කිරීමට ගිවිසුම් පාර්ශ්ව දෙක බැඳී සිටිති.
8. විනිශ්චය සභාවේ විනිශ්චය කටයුතු පැවැත්වෙන ස්ථානය සහ මෙම ගිවිසුමට අනුව ඊට අයත් අධිකරණ බල සීමාවන් විනිශ්චය සභාව විසින්ම නිගමනය කරනු ඇත. විනිශ්චය සභාවේ කාර්ය පටිපාටියද විනිශ්චය සභාව විසින්ම පිහිටුවා ගන්නවා ඇත.
9. විනිශ්චය සභාවේ අවසාන තීරණයට යටත්ව විනිශ්චය කිරීම සඳහා වැයවන අතුරු වියදම් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙක විසින් සම සේ දැරිය යුතුය.
10. කිසියම් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් ඉහත (7) වන ඡේදයෙහි සඳහන් තීරණයකට අනුව කටයුතු කිරීමට අපොහොසත් වුවහොත් හෝ එසේ කටයුතු නොකරන තාක් කල් හෝ එකී වරදකාර ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට මෙම ගිවිසුම යටතේ පිරිනමා ඇති අයිතිවාසිකම් කිසිවක් හෝ වරප්‍රසාද කිසිවක් හෝ සීමා කිරීමේ, අත්හිටුවීමේ හෝ අවලංගු කිරීමේ හෝ අයිතිය අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට හිමි වේ.

18 වන වගන්තිය

ගිවිසුම සංශෝධනය කිරීම.

1. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙකෙන් කවර පාර්ශ්වයක් හෝ මෙම ගිවිසුමෙහි කිසියම් විධිවිධානයක් සංශෝධනය කිරීම යෝග්‍ය බව අදහස් කරන්නේ නම් සහ එකී සංශෝධනයට ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙකම එකඟ වන්නේ නම්, එසේ එකඟත්වයට එළඹී දිනයේ සිට අදාළ සංශෝධනය තාවකාලික වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කළ හැකි අතර ගිවිසුම්කාර දෙපාර්ශ්වය විසින් ලිඛිතව ස්ථිර කිරීමෙන් පසු නිත්‍ය වශයෙන් බල සහිත භාවයට පත්විය යුතුය.
2. මෙම ගිවිසුමට අනුබද්ධ ඇමුණුමෙහි සිටු කළ යුතු සංශෝධන කිසිවක් වෙතොත් ඉහත 1 වන ඡේදයෙහි විධිවිධාන නොසලකා කෙලින්ම, ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයන්හි ගඟන නාවික බලධාරීන් අතර ඒ පිළිබඳව එකඟත්වයකට එළඹිය හැකිය. උචිත මාර්ග ඔස්සේ ස්ථිර කළ පසු එවැනි සංශෝධනයක් ප්‍රබලකර භාවයට පත් වනු ඇත.

3. ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව දෙකටම කිසියම් ජාත්‍යන්තර සම්මුතියකට හෝ බහු පාර්ශ්වීය ගිවිසුමකට හෝ අනුව කටයුතු කිරීමට සිදුවන අවස්ථාවක එවැනි සම්මුතියක හෝ ගිවිසුමක හෝ විධිවිධාන මඟින්, අවශ්‍ය වෙනස්කම් සහිතව, මෙම ගිවිසුම සංශෝධනය වන බව සැලකිය යුතුය.

19 වන වගන්තිය

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ

ලියාපදිංචි කිරීම

1. වර්තමාන ගිවිසුමත් ඊට සිදු කරනු ලබන සංශෝධන කිසිවක් වෙනොත් එයත් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්ව විසින්, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත, ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

20 වන වගන්තිය

ගිවිසුම පවාරණය කිරීම

1. මෙම ගිවිසුම අවසන් කිරීම සඳහා වන සිය තීරණය ඕනෑම අවස්ථාවක එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයක් විසින් ඊට උචිත මාර්ග ඔස්සේ අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය වෙත ලියා දන්වා යවනු ලැබිය හැකිය. එවැනි තීරණයක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත ද, සමගාමීව දැනුම් දිය යුතුය. එවැනි අවස්ථාවක, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය වෙත එම දැනුම් දීම ලැබුණු දිනයට මාස දොළහකට (12) පසු, අදාළ කාලසීමාව ඉකුත් වීමට පෙර එකඟත්වයක් අනුව අවසන් කිරීමේ දැනුම් දීම ඉල්ලා අස්කර ගනු නොලැබුවහොත්, ගිවිසුම පවාරණය විය යුතුය.
2. අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වය එවැනි දැනුම් දීමක් තමන් වෙත ලැබුණු බව දන්වා නොසිටී අවස්ථාවක, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට අදාළ දැනුම් දීම ලැබුණු දිනයේ සිට දින දහතරකට (14) පසු අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයට ද එය ලැබී ඇති සේ සලකා කටයුතු කළ යුතුය.

21 වන වගන්තිය

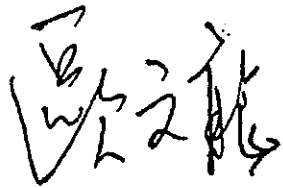
බලාත්මක කරනු ලැබීම.

මෙම ගිවිසුම එකිනෙක ගිවිසුම්කාර පාර්ශ්වයේ නෛතික අවශ්‍යතා අනුව අනුමත කරනු ලැබිය යුතුය. එය අස්සත් කරන ලද දිනයේ සිට තාවකාලිකව ක්‍රියාත්මක කළ යුතු අතර ගිවිසුම අනුමත කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නෛතික කාර්ය පටිපාටි සම්පූර්ණ කරන ලද බව එකිනෙක පාර්ශ්වය වෙත දැනුම් දීමෙන් පසුව එළඹෙන දෙවැනි මාසයේ පළමු වන දින සිට බලාත්මක භාවයට පත් විය යුතුය.

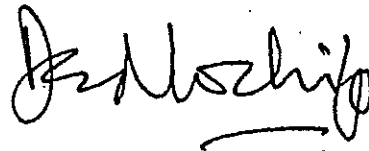
එකිනෙක රාජ්‍යයන් විසින් යථා පරිදි බලය පවරනු ලැබූ, පහත අස්සත් තබා ඇති පූර්ණ බලධාරීන් විසින් මීට සාක්ෂි වශයෙන් මෙම ගිවිසුම අස්සත් තබා ඇත.

වර්ෂ 2006 ක් වූ ෪ වන මස 8 දින මහජන ගි ද ය.

සමාන විශ්වාසනීයත්වයකින් යුත් චීන, පාකුගිසි, සිංහළ, සහ ඉංග්‍රීසි භාෂා වලින් එක් භාෂාවකින් පිටපත් දෙක බැගින් සකස් කර ඇත. අර්ථ කථනය සහ/හෝ යෙදුම පිළිබඳව කිසියම් මතභේදයක් උද්ගත වූ අවස්ථාවකදී ඉංග්‍රීසි පෙළ අනුව කටයුතු කළ යුතුය.



.....
 මහජන චීන සමූහාණ්ඩුවට
 අයත් මකාහි විශේෂ පරිපාලන
 කලාපයේ රජය වෙනුවෙන්
 අභි මන් ලොං
 ලේකම් ප්‍රවාහන සහ පෞද්‍ය සේවා



.....
 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී
 ජනරජයේ රජය වෙනුවෙන්
 දේවප්‍රිය එල්මෝ නිහාල් රාදිගු
 චීනයේ ශ්‍රී ලංකා තානාපති.

ඇමුණුම
මාර්ග උපදේශනය

1. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙහෙයුම් සිදුකළ යුතු මාර්ග

පිටත් වන ස්ථාන	අතරමැද ස්ථාන	ගමනාන්ත ස්ථාන	ඉන් ඔබ්බට ඇති ස්ථාන
කොළඹ	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන	මකාඕ	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන

දෙපාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරීන් එකඟ වන්නේ නම් විනා අතර මැද ස්ථාන හෝ ඔබ්බට ඇති ස්ථාන සහ මකාඕ අතර පස්වන නිදහසේ අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අවසර නොලැබේ.

2. මකාඕ විශේෂ පරිපාලන කලාපයේ නම්කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙහෙයුම් සිදු කළ යුතු මාර්ග

පිටත් වන ස්ථාන	අතරමැද ස්ථාන	ගමනාන්ත ස්ථාන	ඉන් ඔබ්බට ඇති ස්ථාන
මකාඕ	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන	කොළඹ	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන

දෙපාර්ශ්වයේ ගඟන නාවික බලධාරීන් එකඟ වන්නේ නම් විනා අතර මැද ස්ථාන හෝ ඔබ්බට ඇති ස්ථාන සහ කොළඹ අතර පස්වන නිදහසේ අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අවසර නොලැබේ.

3. විනය, නායිවානය සහ භෞකොං තුළ පිහිටි කිසිම ස්ථානයක් අතරමැද ස්ථාන හෝ ඔබ්බට ඇති ස්ථාන වශයෙන් යොදාගෙන සේවා සැපයීම නොකළ යුතුය.

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE MACAO SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST
REPUBLIC OF SRI LANKA FOR AIR SERVICES BETWEEN THEIR RESPECTIVE AREAS**

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective areas;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between peoples of the two parties;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires;

(a) The term «aeronautical authority» means in the case of the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, the Minister in Charge of Civil Aviation and in the case of the Government of the Macao Special Administrative Region, the Civil Aviation Authority or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;

(b) The term «agreed services» means scheduled international air services on «specified routes» for the transport of passengers, baggage and cargo, separately or in combination in accordance with agreed capacity entitlements; The term «specified routes» means a route specified in the Annex to this Agreement;

(c) The term «Agreement» means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex;

(d) The terms «air service» «international air service», «airline» and «stop for non-traffic purposes» have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

(e) The term «Annex» shall mean the route schedules attached to the present Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex, and any modification made thereto;

(f) The term «capacity» in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on a route or section of a route; The term «capacity» in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency of the flights operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

(g) The term «cargo» includes mail;

(h) The term «Convention» means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by and/or is applicable to both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

(i) The term «designated airline» means an airline that has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(j) The term «security equipment» has the meaning assigned to it in annex 9 to the Convention;

(k) The term «tariffs» means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

(l) The term «area» in relation to the Macao Special Administrative Region includes Macao Peninsula and the Taipa and Coloane islands and in relation to the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka has the meaning assigned to «territory» in Article 2 of the Convention; and

(m) The term «user charges» means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

2. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

3. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, in so far as those provisions are applicable to international air services.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate agreed services on the specified routes.

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

(a) to fly across the area of the other Contracting Party without landing;

(b) to make stops in the said area for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said area at points specified in the Annex, for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo coming from or destined for points on the specified routes while operating an agreed service.

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

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the area of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

6. At points in the specified routes, the designated airline shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

Article 3

Designation and Authorisation

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

2. On receipt of such notification the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3, 4 and 5 of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorizations.

3. The aeronautical authority of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.

4. a) The Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that, that airline is incorporated and has its principal place of business in the Macao Special Administrative Region.

b) The Government of the Macao Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka or its nationals.

5. Each Contracting Party shall also have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement in any case where it is not satisfied that such airline holds a current Air Operator's Certificate or similar License issued by the aeronautical authority of the Contracting Party designating the airline.

6. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:

(a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline for the specified route; and

(b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating authorizations to the designated airline concerned (subject to the provisions of Article 4 of this Agreement).

7. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

8. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by written notification from its aeronautical authority to the aeronautical authority of the other Contracting Party, the designation of an airline and to substitute it by the designation of another airline.

Article 4

Revocation, Suspension and Limitation of Authorisation

1. The aeronautical authority of each Contracting Party shall, with respect to the airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently as it may deem necessary on the exercise of those rights;

(a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the aeronautical authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or

(b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(c) in any case where it is not satisfied that it holds a current Air Operator Certificate or similar Licence issued by the aeronautical authority of the Contracting Party designating the airline; or

(d) in accordance with paragraph 6 of Article 9 of this Agreement; or

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph 2 of Article 9 of this Agreement; or

(f) in the case of failure to reach satisfactory agreement in accordance with paragraph 3 of Article 8 of this Agreement; or

(g) in accordance with paragraph 9 of Article 11 of this Agreement; or

(h) (i) in the case of the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, in any case where it is not satisfied that, that airline is incorporated and has its principal place of business in the Macao Special Administrative Region; and

(ii) in the case of the Government of the Macao Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka or its nationals.

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 16.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 17 shall not be prejudiced.

Article 5

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and unfair, anti-competitive or predatory practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party in the exercise of its rights and entitlements set out in this Agreement.

2. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall agree on the capacity to be operated in accordance with the following principles:

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

b) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

c) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, coming from or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo both taken on board and discharged at points on the specified routes in the areas of third parties shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- 1) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
- 2) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of local and regional services; and
- 3) the requirements of through airline operation.

3. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airline of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

Article 6

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airline of one Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall on entering into the area of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and similar charges and fees, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported or consumed during flight over that area.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other duties and similar charges and fees:

(a) aircraft stores taken on board in the area of one Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) and regular airborne equipment imported into the area of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;

(c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. Printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of the designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting

Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party from all customs duties, inspection fees, excise duties and similar charges and fees.

4. The regular equipment and such other items referred to in paragraph 1 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph 1 of this Article provided they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations and procedures. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such equipment and items be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations and procedures.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines, for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided that such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

Article 7

Entry and Clearance Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of a Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its area of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area shall be applied to aircraft of both Contracting Parties without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from or while within the area of that Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its area of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine or in the case of mail, postal laws and regulations shall be applicable to the passengers, baggage, crew and cargo of the designated airline of the other Contracting Party, upon entering into or departing from or while within the area of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and narcotics control, be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 8

Certificates of Airworthiness & Competency

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for flights above its own area, certificates of competency and licenses granted to its own nationals, in the case of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and to its own residents, in the case of the Macao Special Administrative Region, by the other Contracting Party.

3. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authority of the other Contracting Party may, without prejudice to its rights under paragraph 2 of Article 9, request consultations with the aeronautical authority of the first Contracting Party in accordance with Article 16, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement.

Article 9

Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement.

3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the area of the other Contracting Party may, while within the area of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.

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

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

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

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

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

Article 10

User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities, are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.

2. Neither Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed, on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the designated airline using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable it to express its views before the charges are revised.

Article 11

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their area and the operators of airports in their area act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.

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

7. 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

8. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its area is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 4 of this Agreement prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 12

Commercial Activities

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish in the area of the other Contracting Party offices for the purpose of provision and sale of air services as well as for other matters incidental to the provision of air transportation.

2. The designated airline of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other specialist staff and representatives who are required in connection with the operation of agreed services.

3. These representative staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the area of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the area of such other Contracting Party.

4. Consistent with the laws and regulations in force, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article. To the extent permitted under their laws, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing such temporary services and duties.

5. The designated airline of each Contracting Party shall, either directly and at its discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any other freely convertible currency. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the area of the other Contracting Party in local currency or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

6. Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its area consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.

7. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by such airline in its area in connection with the carriage of passengers, baggage, and cargo, as well as from any other activity relating to air transport which may be permitted under the relevant regulations. Such transfers shall be effected at the rate of exchange in accordance with the respective applicable laws and regulations governing current payments, but where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

8. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airline of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of the first Contracting Party.

Article 13

Approval of Timetables

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the inauguration of services on the specified routes, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, configuration, nature of the service and the number of seats made available to the public. This shall likewise apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authority.

2. If a designated airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the aeronautical authority of the Contracting Party concerned.

Article 14

Tariffs

1. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one way or round trip carriage between the areas of the two Contracting Parties which commence in its own area (according to the information in the transport documents).

Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for one way or round trip carriage between the areas of the two Contracting Parties commencing in the area of the other Contracting Party.

2. In determining the tariffs, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users.

3. The Contracting Parties agree to pay particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; artificially low because of direct or indirect subsidy; or because it is predatory.

4. The tariffs shall be submitted by each designated airline to the competent aeronautical authority for approval at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

5. If the competent aeronautical authority does not consent to a tariff submitted for its approval, it shall inform the airline concerned within twenty one (21) days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied. If no tariff existed at that time, the decision of the competent aeronautical authority shall prevail.

6. Pending the decision of the competent aeronautical authority, the airline concerned may undertake marketing, advertising and sales at the proposed tariffs for carriage to be commenced on or after the proposed date of effectiveness provided such is qualified as being «subject to government approval».

Article 15

Exchange of Information

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the area of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments or exemption orders.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authority of the other Contracting Party upon request, such periodic or other statements of statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operations on the agreed services.

Article 16

Consultation

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annex thereto and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 4, 9 and 11 such consultations which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

Article 17

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body for mediation.

3. If the Contracting Parties do not agree for mediation, or if a settlement is not reached, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators.

4. Each Contracting Party shall nominate one arbitrator and the third arbitrator is to be appointed by the two so nominated. Such third arbitrator who would act as the President of the Tribunal shall be a national of a third Party.

5. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through appropriate channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

6. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the

request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third Party and shall act as President of the arbitration tribunal.

7. The Contracting Parties shall comply with any provisional ruling or final decision of the tribunal.

8. The tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. It shall establish its own procedure.

9. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.

10. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph 7 above, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 18

Amendment of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed to between the Contracting Parties, may be applied provisionally from the date on which it is so agreed and shall enter into force when confirmed by both Contracting Parties in writing.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 above, amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such amendment shall enter into force when confirmed through appropriate channels.

3. This Agreement shall, *mutatis mutandis*, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

Article 19

Registration with the International Civil Aviation Organisation

The present Agreement and any amendments thereto, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 20

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through appropriate channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the legal requirements of each Contracting Party. It shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other confirming that the legal formalities required for approval have been fulfilled.

IN WITNESS THEREOF the undersigned plenipotentiaries being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done this 8th day of June 2006 at Macao in duplicate in the Chinese, Portuguese, Sinhala and English Languages, all texts being equally authentic. In the event of there being any dispute as to the interpretation and/or the application of this Agreement, the English text shall prevail.

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

Ao Man Long
Secretary for Transport and
Public Works

For the Government of
the Democratic Socialist
Republic of Sri Lanka

Nihal Rodrigo
Ambassador to the
People's Republic of China

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated by the designated airline of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Colombo	Any Point or Points	Macao	Any Point or Points

No fifth freedom rights shall be exercised between intermediate or beyond points and Macao unless agreed to by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. Routes to be operated by the designated airline of the Macao Special Administrative Region:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Macao	Any Point or Points	Colombo	Any Point or Points

No fifth freedom rights shall be exercised between intermediate or beyond points and Colombo unless agreed to by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. No points in inland of China, Taiwan and Hong Kong may be served either as intermediate points or beyond points.

經濟財政司司長辦公室

第 51/2006 號經濟財政司司長批示

鑑於在澳門特別行政區組織和經營即發彩票的專營公司——澳門彩票有限公司(S.L.O.T.)為了獲得續期經營體育彩票——籃球博彩項目之互聯網投注活動的許可而作出的闡述；

考慮到博彩監察協調局的贊同意見；

經濟財政司司長行使《澳門特別行政區基本法》第六十四條賦予的職權，並根據十二月二十日第6/1999號行政法規第三條第一款（二）項的規定，作出本批示。

一、第78/2004號經濟財政司司長批示給予澳門彩票有限公司經營體育彩票——籃球博彩項目之互聯網投注活動的許可，續期

GABINETE DO SECRETÁRIO PARA A ECONOMIA E FINANÇAS

Despacho do Secretário para a Economia e Finanças n.º 51/2006

Atendendo ao exposto pela S.L.O.T. — Sociedade de Lotarias e Apostas Mútuas de Macau, Lda., concessionária da organização e exploração de lotarias instantâneas na Região Administrativa Especial de Macau, no sentido de lhe ser prorrogada a autorização de colocação de apostas via «internet» na «Lotaria Desportiva — Apostas no Basquetebol»;

Considerando o parecer favorável da Direcção de Inspeção e Coordenação de Jogos;

Usando da faculdade conferida pelo artigo 64.º da Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau e nos termos previstos da alínea 2) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento Administrativo n.º 6/1999, de 20 de Dezembro, o Secretário para a Economia e Finanças manda:

1. É prorrogada, até ao dia 5 de Junho de 2009, a autorização concedida à S.L.O.T. — Sociedade de Lotarias e Apostas Mú-