

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**共和國總統府****Despacho****批 示**

Nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do Estatuto Orgânico de Macau, ratifico:

Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da República Popular da Coreia, assinado em Macau, em 8 de Dezembro de 1996 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 9 de Março de 1996, publicado no suplemento ao *Diário da República*, II Série, de 9 do mesmo mês.

Palácio de Belém, aos 17 de Janeiro de 1997. — O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

根據澳門組織章程第三條第二款之規定，本人批准：

一九九六年十二月八日在澳門簽訂的澳門政府與朝鮮民主主義人民共和國政府航空運輸協定。該協定並由澳門總督於同日根據本人在一九九六年三月九日作出及刊登於同月九日共和國公報第二組副刊之批示核准。

一九九七年一月十七日於貝倫宮

共和國總統 沈拜奧

**ACORDO ENTRE O GOVERNO DE MACAU E O
GOVERNO DA REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DA COREIA
RELATIVO A SERVIÇOS AÉREOS**

O Governo de Macau, devidamente autorizado pelo competente órgão de soberania da República Portuguesa e com o assentimento do Governo da República Popular da China, e o Governo da República Popular Democrática da Coreia,

Desejando concluir um Acordo com a finalidade de fornecer um enquadramento para os serviços aéreos entre Macau e a República Popular Democrática da Coreia,

Acordaram entre si o seguinte:

Artigo 1º - Definições

Para efeitos deste Acordo, salvo se diversamente exigido pelo contexto:

- a) O termo “autoridades aeronáuticas” significa, no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil e, no caso da República Popular Democrática da Coreia, a Administração Geral de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer as funções presentemente atribuídas a essas autoridades;
- b) O termo “empresa de transporte aéreo designada” significa uma empresa de transporte aéreo designada e autorizada nos termos do Artigo 3º deste Acordo;
- c) O termo “área”, em relação a Macau, compreende a Península de Macau e as Ilhas de Taipa e de Coloane e em relação à República Popular Democrática da Coreia tem o significado atribuído a “Território” no Artigo 2º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944;
- d) Os termos “Serviços Aéreos”, “Serviços Aéreos Internacionais”, “Empresa de Transporte Aéreo” e “paragem para fins não comerciais” têm o significado atribuído aos mesmos pelo Artigo 96º da referida Convenção;

- e) O termo “taxa de utilização” significa uma taxa cobrada às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes ou por estas autorizadas, relativa ao fornecimento de infra-estruturas ou serviços aeroportuários ou infra-estruturas de navegação aérea, incluindo serviços e infra-estruturas afins, a aeronaves, tripulações, passageiros e carga;
- f) O termo “este Acordo” inclui o respectivo Anexo e quaisquer modificações ao Anexo ou a este Acordo;
- g) O termo “leis e regulamentos” de uma Parte Contratante significa as leis e os regulamentos em vigor a qualquer momento na área daquela Parte Contratante.

Artigo 2º - Concessão de Direitos

1. Cada uma das Partes Contratantes concederá à outra Parte Contratante os seguintes direitos relativamente aos respectivos serviços aéreos:
 - a) O direito a sobrevoar, sem aterrar, a sua área;
 - b) O direito de efectuar paragens na sua área para fins não comerciais;
2. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os direitos especificados a seguir neste Acordo para fins de exploração de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas na respectiva Secção do Anexo a este Acordo. Esses serviços e rotas serão de ora em diante designados como “serviços acordados” e “rotas especificadas”, respectivamente. Ao explorar um serviço acordado numa rota especificada, as empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes beneficiarão, para além dos direitos especificados no número 1 deste Artigo, do direito de efectuar paragens na área da outra Parte Contratante em pontos especificados, para a rota em questão, no Quadro de Rotas deste Acordo, para fins de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem e carga incluindo correio, a transportar de e para:
 - a) A área da primeira Parte Contratante; e
 - b) Os pontos intermédios e além que possam ser periodicamente acordados pelas Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

Artigo 3º - Designação e Autorização de Empresas de Transporte Aéreo

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante uma ou mais empresas de transporte aéreo para fins de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas e de cancelar ou alterar essas designações.
2. Ao receber a designação, a outra Parte Contratante concederá sem demora à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas, nos termos dos números 3 e 4 deste Artigo, as devidas autorizações de exploração.
3. As Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir que uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante prove estar

apta a preencher as condições prescritas nos termos das leis e dos regulamentos normal e razoavelmente aplicáveis, pelas referidas autoridades, à exploração de serviços internacionais.

4. a) O Governo de Macau terá o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no número 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 2º, nº2, deste Acordo, sempre que não esteja convencido que a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa de transporte aéreo em questão pertencem à República Popular Democrática da Coreia, ou aos seus nacionais.
- b) O Governo da República Popular Democrática da Coreia terá o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no número 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 2º, nº 2, deste Acordo, sempre que não esteja convencido que a empresa de transporte aéreo se encontra registada e tem o seu principal local de negócios em Macau.
5. Logo que uma empresa de transporte aéreo esteja assim designada e autorizada, poderá iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que cumpra as disposições aplicáveis constantes deste Acordo.

Artigo 4º - Aplicação das Leis e dos Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou à saída, da sua área, de aeronaves que explorem serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação dessas aeronaves dentro da sua área, aplicar-se-ão às aeronaves da empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, independentemente da nacionalidade, e serão cumpridos por essas aeronaves à chegada, partida ou durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.
2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída, da sua área, de passageiros, tripulações, carga ou correio transportados em aeronaves, tais como as formalidades respeitantes à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridas por ou em nome dos passageiros, tripulações, carga e correio da empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, à entrada, saída e durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.
3. Ao aplicar as leis e os regulamentos referidos neste Artigo à empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, nenhuma das Partes Contratantes privilegiará a sua própria empresa ou empresas de transporte aéreo.

Artigo 5º - Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar ou suspender uma autorização de exploração ou de suspender o exercício, por uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, dos direitos especificados no Artigo 2º, nº 2 deste Acordo ou impor as condições que considere necessárias ao exercício desses direitos:

- a.a) No caso de Macau, sempre que não esteja convencido de que a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa de transporte aéreo pertencem à República Popular Democrática da Coreia ou aos seus nacionais;
 - a.b) No caso da República Popular Democrática da Coreia, sempre que não esteja convencida que a empresa de transporte aéreo está registada e tem o seu principal local de negócios em Macau; ou
 - b) Sempre que a empresa de transporte aéreo em questão não cumpra as leis e os regulamentos da Parte Contratante que concedeu os direitos; ou
 - c) Sempre que a empresa de transporte aéreo em questão não cumpra as condições prescritas nos termos deste Acordo.
2. Salvo se a imediata revogação ou suspensão da autorização de exploração ou a suspensão do exercício dos direitos mencionados no número 1 deste Artigo ou a imposição das condições constantes do mesmo se revelarem essenciais para evitar outras violações das leis e dos regulamentos, esse direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

Artigo 6º - Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Acordados

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

Artigo 7º - Aprovação de Horários

1. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes apresentarão às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, para aprovação, as suas propostas de horários para os serviços acordados e quaisquer modificações aos mesmos no prazo mínimo de 30 dias antes da data proposta para a entrada em vigor.
2. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes poderão realizar voos não regulares como suplemento aos serviços acordados. Os pedidos de aprovação relativos a esses voos serão submetidos às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes no prazo mínimo de 3 dias úteis antes da proposta data de exploração.

Artigo 8º - Tarifas

1. O termo “tarifa” significa:
 - a) O preço cobrado pela empresa de transporte aéreo pelo transporte de passageiros e respectiva bagagem em serviços aéreos regulares e as taxas e condições relativos aos respectivos serviços auxiliares;
 - b) A tarifa de carga cobrada por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de carga (excluindo correio) em serviços aéreos regulares;
 - c) As condições reguladoras da existência ou aplicabilidade desses preços ou tarifas de carga incluindo quaisquer benefícios relacionados com os mesmos;
 - d) A taxa de comissão paga por uma empresa de transporte aéreo a um agente em conexão com os bilhetes vendidos ou conhecimentos de carga emitidos pelo mesmo relativos ao transporte em voos regulares.
2. As tarifas a serem aplicadas, por uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante, ao transporte de e para a área da outra Parte Contratante serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo os custos de operação, o interesse dos utentes, um lucro razoável, as características de cada serviço e as tarifas praticadas por outras empresas de transporte aéreo.
3. As tarifas referidas no número 2 deste Artigo poderão ser acordadas pelas empresas de transporte aéreo designadas que requerem a aprovação da tarifa, após consultas com outras empresas de transporte aéreo. Contudo, a empresa de transporte aéreo designada não será impedida de propor, nem as Autoridades Aeronáuticas de aprovar qualquer tarifa, se a empresa de transporte aéreo em questão não tiver obtido o acordo das outras empresas de transporte aéreo designadas relativamente àquela tarifa, ou porque nenhuma outra empresa de transporte aéreo explora a mesma rota. Neste contexto, “a mesma rota” significa a rota explorada, não a rota especificada.
4. As tarifas referidas no número 3 deste Artigo serão submetidas às Autoridades Aeronáuticas, para aprovação, pelo menos 60 dias antes da data proposta para a entrada em vigor. Se no prazo de 30 dias após a apresentação da tarifa nenhuma das Autoridades Aeronáuticas tiver notificado a outra Autoridade Aeronáutica da sua

desaprovação, as tarifas serão consideradas aprovadas. Em casos especiais, esses prazos poderão ser reduzidos mediante o acordo das referidas autoridades.

5. Se uma tarifa tiver sido desaprovada pelas Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes nos termos do número 4 deste Artigo, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes diligenciarão por determinar a tarifa por comum acordo. As negociações para este efeito terão início 30 dias após a data em que as Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes tiverem notificado as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante da sua desaprovação da tarifa. Na ausência de acordo, o diferendo será resolvido nos termos do Artigo 16º deste Acordo.
6. Uma tarifa já estabelecida permanecerá em vigor até que seja estabelecida uma nova tarifa nos termos deste Artigo ou do Artigo 16º deste Acordo, porém não mais que 12 meses a partir da data de caducidade daquela tarifa.
7. As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes empenhar-se-ão para garantir que as empresas de transporte aéreo designadas cumpram as tarifas acordadas submetidas às Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, e que nenhuma empresa de transporte aéreo reduza ilegalmente, por qualquer meio, parte das referidas tarifas, directa ou indirectamente.

Artigo 9º - Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas de uma das Partes Contratantes, o seu equipamento normal, o combustível, os lubrificantes, as peças sobressalentes incluindo motores, e as provisões de bordo (incluindo, mas não se limitando a artigos alimentares, bebidas e tabaco) que se encontrem a bordo dessas aeronaves serão isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, de todos os direitos aduaneiros, impostos de consumo e taxas e encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, desde que os referidos equipamentos e provisões permaneçam a bordo da aeronave.
2. O equipamento normal, peças sobressalentes, abastecimentos de combustível e lubrificantes, provisões de bordo, bilhetes impressos, conhecimentos de carga, material impresso com o logotipo de uma empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes e o material publicitário normal distribuído gratuitamente por essa empresa de transporte aéreo designada, introduzidos na área da outra Parte Contratante por ou em nome da empresa de transporte aéreo designada ou embarcado na aeronave utilizada por aquela empresa de transporte aéreo designada e destinados apenas ao uso a bordo dessas aeronaves quando realizam serviços internacionais, serão isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, de direitos aduaneiros, impostos de consumo e taxas e encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, mesmo quando esses abastecimentos sejam destinados ao uso numa parte da viagem realizada sobre a área da Parte Contratante na qual são embarcados.
3. Pode ser exigido que os artigos mencionados nos números 1 e 2 deste Artigo sejam mantidos sob a supervisão ou controlo das autoridades competentes.

4. O equipamento de bordo normal, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes e as provisões de bordo que se encontrem a bordo das aeronaves de uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes só poderão ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias dessa Parte Contratante, que poderão exigir que os materiais sejam colocados sob a sua supervisão até que sejam reexportados ou que sobre eles seja disposto nos termos dos regulamentos aduaneiros.
5. As isenções previstas neste Artigo aplicar-se-ão também quando uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes tenha estabelecido arranjos com uma outra empresa ou empresas de transporte aéreo relativamente ao empréstimo ou à transferência, na área da outra Parte Contratante, dos artigos especificados nos números 1 e 2 deste Artigo, desde que a outra Parte Contratante conceda igualmente à outra empresa ou empresas de transporte aéreo aquelas isenções.

Artigo 10º - Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra a interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. As Partes Contratantes actuarão, em particular, em conformidade com as disposições relativas à segurança da aviação constantes da Convenção sobre Infracções e Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia aos 16 de Dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal aos 23 de Setembro de 1971.
2. As Partes Contratantes fornecer-se-ão, a 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 das infra-estruturas de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. As Partes Contratantes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as disposições aplicáveis sobre a segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional, designadas como Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 de Dezembro de 1944. As Partes Contratantes exigirão que os operadores de aeronaves nelas registadas, ou os operadores de aeronaves nelas registadas ou os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área e os operadores de aeroportos na sua área actuem em conformidade com as disposições sobre a segurança da aviação.
4. Cada uma das Partes Contratantes concorda em que possa ser exigido desses operadores de aeronaves o cumprimento das disposições sobre a segurança da aviação referidas no número 3 deste Artigo, exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, saída ou permanência na sua área. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas adequadas de protecção às aeronaves e de inspecção de passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada uma das Partes Contratantes considerará, positivamente, qualquer pedido da outra Parte Contratante, relativo à tomada, na sua área, de razoáveis medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.

5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a por termo, com rapidez e segurança, a esses incidentes ou ameaças de incidentes.

Artigo 11º - Fornecimento de Estatísticas

As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes fornecerão, a pedido, às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, relatórios estatísticos periódicos ou outros, que possam ser razoavelmente exigidos para fins de rever a capacidade fornecida nos serviços acordados pelas empresas de transporte aéreo designadas da primeira Parte Contratante. Os relatórios incluirão toda a informação necessária à determinação do volume de tráfego transportado por essas empresas nos serviços acordados.

Artigo 12º - Transferência de Rendimentos

A empresa de transporte aéreo designada de Macau terá o direito de converter e transferir para Macau, a pedido, os excedentes dos rendimentos auferidos localmente. A empresa de transporte aéreo designada da República Popular Democrática da Coreia terá o direito de converter e transferir para a República Popular Democrática da Coreia os excedentes dos rendimentos auferidos localmente.

Serão autorizadas a conversão e a transferência em moeda livremente convertível, sem restrições, à taxa de câmbio aplicável às transações correntes em vigor no momento em que os rendimentos são apresentados para conversão e transferência.

Artigo 13º - Representação da Empresa de Transporte Aéreo

1. As empresas de transporte aéreo designadas de uma das Partes Contratantes poderão, nos termos das leis e dos regulamentos de entrada, residência e trabalho da outra Parte Contratante, trazer e manter na área da outra Parte Contratante pessoal de gestão, técnico, operacional e outro pessoal especializado, necessários ao fornecimento de serviços aéreos.
2. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes terão o direito de vender transporte aéreo na área da outra Parte Contratante directamente e, se o entenderem, através dos seus agentes. As empresas de transporte aéreo terão o direito de vender o transporte e qualquer pessoa terá liberdade de comprá-lo, em moeda local ou em moedas livremente convertíveis.

Artigo 14º - Taxas de Utilização

1. Nenhuma das Partes Contratantes imporá ou permitirá que sejam impostas à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante taxas de utilização mais elevadas do que aquelas impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo que exploram serviços aéreos internacionais similares.

2. Cada uma das Partes Contratantes estimulará a realização de consultas entre as suas Autoridades responsáveis pela aplicação das taxas e as empresas de transporte aéreo que utilizam os serviços e as infra-estruturas, sempre que possível através de organizações representantes das empresas de transporte aéreo. Os utilizadores deverão ser informados com uma antecipação razoável, sobre modificações nas taxas de utilização, de modo a que possam exprimir a sua opinião antes da modificação. As Partes Contratantes estimularão ainda a troca de informação apropriada relativa às taxas de utilização, entre as Autoridades responsáveis pela aplicação das taxas e as empresas de transporte aéreo.

Artigo 15º - Consultas

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a todo momento, solicitar consultas sobre a execução, interpretação, aplicação ou modificação deste Acordo. As consultas, que poderão ser realizadas entre as Autoridades Aeronáuticas, terão início no prazo de 60 dias contados a partir da recepção, pela outra Parte Contratante, da solicitação escrita, salvo se diversamente acordado pelas Partes Contratantes.

Artigo 16º - Resolução de Diferendos

1. Se surgir um diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes procurarão, inicialmente, resolvê-lo pela via da negociação.
2. Se as Partes Contratantes não conseguirem obter a resolução do diferendo pela via da negociação, poderão submetê-lo a uma pessoa ou entidade acordada ou, a pedido de uma das Partes Contratantes, o diferendo poderá ser submetido, para decisão, a um tribunal composto de três árbitros, constituído da seguinte forma:
 - a) Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de trinta dias contados a partir da recepção da solicitação. Um nacional de um Estado que possa ser considerado neutro em relação ao diferendo, que desempenhará funções de Presidente do tribunal, será nomeado como terceiro árbitro por acordo entre os dois árbitros, no prazo de sessenta dias contados a partir da nomeação do segundo;
 - b) Se uma das nomeações não tiver tido lugar no prazo especificado anteriormente, uma das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda à nomeação necessária no prazo de trinta dias. Se o Presidente considerar que é nacional de um Estado que não pode ser considerado neutro em relação ao diferendo, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo motivo, procederá à nomeação.
3. Salvo nos casos previstos neste Artigo ou se diversamente acordado entre as Partes Contratantes, o tribunal determinará os limites da sua jurisdição e estabelecerá os próprios procedimentos. Por ordem do tribunal, ou a pedido de uma das Partes Contratantes, será realizada uma reunião, no prazo máximo de 30 dias após a constituição plena do tribunal, para determinar os assuntos a serem arbitrados e os procedimentos específicos a seguir.

4. Salvo se diversamente acordado entre as Partes Contratantes ou prescrito pelo tribunal, cada uma das Partes Contratantes submeterá um memorando no prazo de 45 dias após a constituição plena do tribunal. As respostas serão apresentadas 60 dias mais tarde. O tribunal convocará uma audiência a pedido de uma das Partes Contratantes, ou se o entender, no prazo de 30 dias após a apresentação das respostas.
5. O tribunal procurará proferir uma decisão escrita no prazo de 30 dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, após a apresentação de ambas as respostas. A decisão será tomada por maioria de votos.
6. As Partes Contratantes poderão submeter pedidos de aclaração da decisão no prazo de 15 dias após a sua recepção e a clarificação será dada no prazo de 15 dias contados a partir do pedido.
7. A decisão do tribunal será vinculativa das Partes Contratantes.
8. Cada uma das Partes Contratantes suportará os encargos do seu árbitro. Os outros encargos do tribunal serão partilhados igualmente entre as Partes Contratantes, incluindo as despesas realizadas pelo Presidente ou pelo Vice-Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional na execução dos procedimentos constantes do número 2, al. b), deste Artigo.

Artigo 17º - Modificação

Se uma das Partes Contratantes desejar modificar uma disposição deste Acordo, a modificação, se acordada entre as Partes Contratantes, poderá ser aplicada provisoriamente a partir da data em que foi acordada e entrará em vigor quando confirmada por escrito por ambas as Partes Contratantes.

Artigo 18º - Denúncia

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a todo momento, notificar a outra Parte Contratante, por escrito, da sua decisão de denunciar este Acordo. Este Acordo caducará à meia-noite (no local de recepção do aviso) do dia imediatamente precedente ao primeiro aniversário da data de recepção do aviso pela outra Parte Contratante, salvo se o aviso for retirado por acordo antes do termo desse prazo.

Artigo 19º - Registo na Organização da Aviação Civil Internacional

Este Acordo e qualquer modificação ao mesmo serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 20º - Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor logo que as Partes Contratantes se tenham notificado mutuamente, por escrito, que os procedimentos necessários foram concluídos.

EM FÉ DE QUE os signatários, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em duplicado em Macau aos 8 de Dezembro de 1996, em português, chinês, coreano e inglês, cada uma das versões sendo igualmente válidas. No caso de diferenças na interpretação do presente Acordo, prevalecerá o texto inglês.

Pelo Governo de Macau

Vasco Rocha Vieira

Governador

Pelo Governo da R.P.D. da Coreia

Kim Yo Yung

Director-Geral da Administração
Geral da Aviação Civil

A N E X O

QUADRO DE ROTAS

Secção 1

Rota(s) a serem exploradas pela empresa ou empresas de transporte aéreo designadas de Macau:

Pontos de partida	Pontos intermédios	Pontos em	Pontos além
-----	-----	-----	-----
Macau		Pyongyang	Pontos além

Secção 2

Rota(s) a serem exploradas pela empresa ou empresas de transporte aéreo designadas da República Popular Democrática da Coreia:

Pontos de partida	Pontos intermédios	Pontos em	Pontos além
-----	-----	-----	-----
Pyongyang		Macau	Pontos além

Secção 3

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

澳 門 政 府 和
朝 鮮 民 主 主 義 人 民 共 和 國 政 府
航 班 協 定

經葡萄牙共和國主管主權機構正式授權并經中華人民共和國政府同意,澳門政府和朝鮮民主主義人民共和國政府,

意欲締結一項協定,規定有關在澳門和朝鮮民主主義人民共和國之間提供航班事宜;

達成協定如下:

第一條
定 義

一.除非文中另有說明,在本協定中:

(一)“航空當局”一詞在澳門方面指民航局,在朝鮮民主主義人民共和國方面則指朝鮮民主主義人民共和國民航總局,或對雙方而言,授權履行上述當局目前行使任何職能的任何個人或機構;

(二)“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;

(三)“地區”在澳門方面包括澳門半島、氹仔島和路環島;在朝鮮民主主義人民共和國方面,則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約內第二條中有關“領土”的含意;

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

(五)“使用費”一詞指主管當局為飛機、機組、旅客及貨物提供機場建築物或設施,或航空導航設施,包括相關的服務及設施而向空運企業收取或准許收取的費用;

(六)“本協定”一詞包括本協定的附件和對附件和本協定的任何修改;

(七)締約一方的“法律和規定”一詞指在任何時間在該締約方地區內有效的法律和規定。

第二條
權利的授予

一.締約一方給予締約另一方的國際航班下列權利:

(一)飛越其地區而不降停的權利;

(二)在其地區內作非運輸業務性經停的權利。

二.締約一方給予締約另一方本協定下文所規定的權利,以便經營本協定附件內有關部分中規定航線的國際航班。此種航班和航線以下分別稱之為“協議航班”和“規定航線”。締約一方指定的空運企業,在規定航線上經營協議航班時,除可享有本條第一款所列權利之

外,有權在締約另一方地區內本協定航線表中該航線規定的地點降停,以便上下載運前往和來自下列地點的旅客、行李和貨物,包括郵件:

(一)締約一方的地區;和

(二)締約雙方航空當局隨時商定的此種中間點和以遠點。

第三條
空運企業的指定和許可

一.締約一方有權以書面向締約另一方指定一家或多家空運企業在規定的航線上經營協議航班,並且有權取消或更改此種指定。

二.締約另一方在收到上述指定后,在不違反本條第三和第四款規定的情況下,應毫不延誤地向指定的一家或多家空運企業授予適當的經營許可。

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証實,該空運企業具備資格履行該當局根據通常及合理地應用於經營國際航班的法律和規定所規定的條件。

四.(一)澳門政府如未能滿意該空運企業的主要所有權和有效管理權屬於朝鮮民主主義人民共和國或其國民,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第二款中所規定的權利附加它認為必要的條件。

(二)朝鮮民主主義人民共和國政府如未能滿意該空運企業在澳門註冊和以澳門為主要經營地,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第二款中所規定的權利附加它認為必要的條件。

五.一家空運企業一經指定和授權,即可開始經營協議航班,條件是該空運企業遵守本協定適用的規定。

第四條
法律和規定的適用

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

二.締約一方關於飛機上的旅客、機組、貨物或郵件進出其地區的法律、規定和程序,例如入境、放行、移民、護照、海關及檢疫的規定,締約另一方指定的一家或多家空運企業的旅客、機組、貨物或郵件進出或停留於締約一方的地區時,均須履行或代為履行。

三.締約一方在締約另一方指定的一家或多家空運企業實施本條所述的法律和規定方面,不得給予本身的空運企業更優惠的待遇。

第五條

撤銷或暫停經營許可

一. 締約一方有權撤銷或暫停經營許可, 或暫停締約另一方指定空運企業行使本協定第二款所規定的權利, 或對行使此等權利規定其認為必要的條件:

(一. 一) 對澳門政府而言, 如其不滿意該空運企業的主要所有權和有效管理權屬於朝鮮民主主義人民共和國或其國民;

(一. 二) 對朝鮮民主主義人民共和國而言, 如其不滿意該空運企業是在澳門註冊和以澳門為主要經營地; 或

(二) 如該空運企業未能遵守授予此等權利的締約一方的法律和規定; 或

(三) 如該空運企業未能按照本協定所規定的條件經營。

二. 除非本條第一款所述的撤銷或暫停經營許可, 或暫停行使權利或規定條件必須立即執行, 以防止進一步違反法律和規定, 否則這種權利只能在與締約另一方協商后方可行使。

第六條

經營協議航班的原则

一. 締約雙方指定的空運企業應享有公平均等的機會在規定航線上經營協議航班。

二. 在經營協議航班方面, 締約一方指定空運企業應考慮到締約另一方指定空運企業的利益, 以免不適當的影響該空運企業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, 是按合理載運比例, 提供足夠的運力, 以滿足當前和合理預計到的前往或來自指定空運企業的締約一方地區的旅客和貨物包括郵件的需求。為在指定空運企業的締約一方地區地點以外的規定航線上的地點上下客貨包括郵件提供運輸, 應根據需與下列各點相聯系的總原則辦理:

(一) 來自和前往指定空運企業的締約一方地區的運輸需要;

(二) 在考慮到該地區國家的空運企業所建立的其它航班之后, 協議航班途經地區的運輸需要;

(三) 聯程航班經營的需要。

第七條

批准飛行時刻表

一. 締約雙方指定空運企業最少應在建議生效日期三十日之前將建議的協議航班飛行時刻表及任何有關修訂飛行時刻表的建議, 提交締約雙方航空當局批准。

二. 締約雙方指定空運企業可以經營輔助協議航班的非定期航班。要求批准這些航班的申請書最少應在建議經營日期前三個工作日提交締約雙方的航空當局批准。

第八條

運價

一. “運價”一詞指:

(一) 一家空運企業為在定期航班上運輸旅客及其行李所收取的票價和對此種運輸輔助服務的費用和條件;

(二) 一家空運企業為在定期航班上運輸貨物 (不包括郵件) 所收取的貨運價;

(三) 任何此種票價和貨運價, 包括附帶好處的可用性 or 適用性的條件; 和

(四) 一家空運企業就代理人為定期航班的運輸出售的客票或填開的貨運單支付給代理人的代理手續費。

二. 締約一方指定空運企業就前往和來自締約另一方地區的運輸所採用的運價應在合理的水平上制定, 適當注意所有有關因素, 包括經營成本, 使用者利益, 合理利潤, 每一航班特點以及其它空運企業在相同航線的全部或部分航段上收取的運價。

三. 本條第二款所述的運價可由尋求批准此項運價的指定空運企業在與其它的空運企業協商之后確定。但是, 如果某空運企業未能取得其它指定空運企業同意此種運價, 或因為沒有其它空運企業經營相同航線時, 不應阻止該指定空運企業提議或航空當局批准任何運價。在此文中, “相同航線”指經營的航線, 而不是規定航線。

四. 本條第二款所述的運價應在其建議實施之日至少六十天以前提交締約雙方航空當局批准。如在提交運價后三十天內任何一方航空當局未通知另一方航空當局不批准, 此種運價即被視為已獲批准。在特殊情況下, 經上述當局同意, 上述期限可以縮短。

五. 如果締約一方航空當局根據本條第四款不批准某項運價, 締約雙方航空當局應努力通過相互協議確定運價。此種談判須在締約一方航空當局通知締約另一方航空當局不批准此項運價之日三十天內開始。在未達成協議時, 將根據本協定第十六條規定的條款解決爭議。

六. 一項制定的運價應持續有效, 直至根據本條或本協定第十六條制定新的運價為止, 但不可自該運價失效之日起超過十二個月。

七. 締約一方航空當局將努力確保指定空運企業遵守向締約雙方航空當局申報的協議運價以及空運企業不直接或間接地以任何方式非法回扣運價的任何部分。

第九條

海關稅

一. 締約任何一方指定空運企業經營國際航班的飛機、其機上正常設備、燃料、潤滑油、包括發動機在內

的零備件和機上供應品（包括但并限于諸如食品、飲料、煙草等物品），締約另一方應在互惠的基礎上，免除所有海關稅、貨物稅以及并非根據抵埠提供服務的開支所收取的類似費和收費，條件是此等設備和供應品必須留置在飛機上。

二. 締約一方指定空運企業運進或代表其運進締約另一方地區，或由該指定空運企業裝上飛機，專供經營國際航班機上使用的正常設備、零備件、燃料與潤滑油、機上供應品、印制的客票、貨運單、任何印上締約一方指定空運企業標誌的印刷品和該指定空運企業免費發送的普通宣傳資料，即使此等物品在該締約方的地區裝上飛機供在該締約方地區上空航段上使用，締約另一方基于互惠原則，應免除所有海關稅、貨物稅以及并非根據飛機抵埠所提供服務的開支而收取的類似費用和收費。

三. 本條第一款和第二款所述物品需要置于有關當局監管或控制之下。

四. 締約任何一方指定空運企業飛機上的機上正常設備、零備件、燃料與潤滑油和機上供應品，只有在締約另一方海關當局同意之後，方可在締約另一方地區內卸下。該海關當局可規定該物品須接受監管，直至該等物品重新出口或按照海關的規定另行處理。

五. 在締約任何一方指定的空運企業已與另一家或多家空運企業關於在締約另一方地區租用或移交本條第一款和第二款所規定各項物品作出安排的情況下，本條規定的免除辦法亦將適用，但該另一家空運企業或多家空運企業須同樣獲得該締約另一方的此項免除。

第十條

航空保安

一. 締約雙方重申彼此之間對保障民航安全免受非法行為干擾的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其它行為的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約內關於航空安全的規定。

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

三. 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一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約附件的適用的航空保安規定。締約雙方須要求，締約各方註冊的飛機經營機構或以締約各方地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構的運作符合該等航空安全規定。

四. 締約一方同意，該等飛機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，需要遵守締約另一方要求的本條

第三款所述的航空保安的規定。締約一方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護飛機，并在旅客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時，檢查旅客、機組、手提物品、行李、貨物和機上供應品。締約一方對締約另一方為對付某項特定的威脅要求採取合理的特別安全措施，亦應給予同情的考慮。

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

第十一條

提供資料統計

締約一方航空當局應按要求，向締約另一方航空當局提供合理所需的定期或其它統計資料，以審查本條開始時所述締約方指定空運企業在協議航班上所提供的運力。這些資料應包括確定這些空運企業在協議航班上運輸業務量所需的全部資料。

第十二條

收入匯出

澳門指定空運企業具有在要求時將在當地獲得的收支余額兌換并匯回澳門的權利。朝鮮民主主義人民共和國指定空運企業具有在要求時將在當地獲得的收支余額兌換并匯回朝鮮民主主義人民共和國的權利。

兌換及匯出應以自由兌換貨幣不受任何限制，按兌換及匯返此種收入時適用于當時交易的有效匯率進行。

第十三條

空運企業代表處

一. 締約一方指定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，在締約另一方地區內派駐和保留因提供航班所需的其自己的管理、技術、運營和其他專業人員。

二. 締約一方指定空運企業有權在締約另一方地區直接和選擇通過代理人銷售航空運輸。每一空運企業有權銷售此種運輸，任何個人均可使用當地貨幣或任何可自由兌換貨幣自由購買此種運輸。

第十四條

使用費

一. 締約任何一方向締約另一方一家或多家指定空運企業收取或准許收取的使用費，不得高于向其自己經營同類國際航班的空運企業所收取的使用費。

二. 締約一方應鼓勵其主管收費當局和使用有關服務與設施的空運企業, 在可行的情況下通過空運企業代表機構進行協商。對於任何更改空運企業使用費的建議, 應在合理的時間內通知使用者, 以便它們在更改之前表示意見。締約一方還應鼓勵其主管收費當局與空運企業就使用費交換有關的信息。

第十五條 協 商

締約任何一方可隨時就本協定的執行、解釋、實施和修改要求協商。可以在雙方航空當局之間進行的此項協商, 除非締約雙方另有協議, 至遲應在締約另一方收到書面要求之日起六十天內進行。

第十六條 解決爭議

一. 如果締約雙方就本協定的解釋或應用發生任何爭議, 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, 它們可以將該項爭議提交雙方同意的人士或機構處理, 或在締約任何一方的要求下, 提交一個由三名仲裁員組成的仲裁庭決定, 仲裁庭的組成方式如下:

(一) 在接獲仲裁要求三十天內, 締約各方應委任一名仲裁員。在委任第二名仲裁員后六十天之內, 經兩名仲裁員協議委任一名在該項爭議中可視為中立國家的國民為第三名仲裁員并由其出任仲裁庭的主席。

(二) 若在上述規定的期限內, 未能委任任何仲裁員, 締約任何一方可以要求國際民航組織理事會主席在三十天內委任所需的仲裁員。如該主席認為由于他是某一國家的國民, 而此國家在爭議中不能視為中立, 仲裁員便會由沒有因上述理由失去委任資格的最資深副主席委任。

三. 除非本條下文另有規定或締約雙方另有協議, 仲裁庭將確定其管轄範圍和確定自己的程序。在仲裁庭發出指令或締約任何一方要求時, 必須在仲裁庭正式成立之后不遲于三十天舉行確定仲裁的準確事項和遵循的具體程序的會議。

四. 除非締約雙方另有協議或仲裁庭另有規定, 締約一方必須在仲裁庭正式成立之后四十五天內提交一份備忘錄。答复將在六十天后作出。在答复期滿三十天之內仲裁庭按締約任何一方的要求, 或其自己決定舉行聽證會。

五. 仲裁庭應力爭在聽證會結束之后, 或如果未舉行聽證會時, 在兩份答复提交之日之后的三十天內, 作出書面裁決。裁決按多數票作出。

六. 締約雙方可以在收到裁決之后十五天內提出澄清裁決的要求並且在收到此種要求之日十五天內作出此種澄清。

七. 仲裁庭的裁決對締約雙方均具約束力。

八. 締約一方將承擔其委任仲裁員的費用。仲裁庭的其它費用, 包括國際民航組織理事會主席或副主席在執行本條第二款第二段程序時所產生的任何費用均由締約雙方平均分攤。

第十七條 修 正

如果締約一方認為需要修改本協定的任何規定, 如果締約雙方之間已經同意此種修改, 可以自同意之日起臨時適用并在締約雙方書面確認之時生效。

第十八條 終 止

締約任何一方可以隨時書面通知締約另一方其終止本協定的決定。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一周年之前的午夜時分(接收通知地)終止。

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必須向國際民航組織登記。

第二十條 生 效

本協定自締約雙方書面相互通知已經完成所有必需程序后生效。

下列代表, 經其各自政府正式授權, 已在本協定上簽字為証。

本協定于一九九六年十二月八日在澳門用朝鮮文、中文、葡萄牙文和英文寫成, 共兩份, 每種文本同等作准。在解釋本協定出現分歧時, 以英文為準。

朝鮮民主主義人民
共和國政府代表

金堯雄
民用航空總局長

澳 門 政 府
代 表

韋奇立
總督

附 件

航線表

第二部分

朝鮮民主主義人民共和國指定空運企業經營的航線：

第一部分

澳門指定空運企業經營的航線：

始發點	中間點	目的點	以遠點
平壤		澳門	以遠點

始發點	中間點	目的點	以遠點
澳門		平壤	以遠點

第三部分

中國內地的地點以及台灣和香港不得作為中間點或以遠地點經營。

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF MACAU AND THE
GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF
KOREA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Macau, duly authorized by the competent sovereign institution of the Portuguese Republic, and with the consent of the Government of the People's Republic of China, and the Government of the Democratic People's Republic of Korea,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Democratic People's Republic of Korea and Macau,

Have agreed as follows:

Article 1 - Definitions

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

- a) The term "Aeronautical Authorities" means in the case of Macau, The Civil Aviation Authority, and in the case of Democratic People's Republic of Korea, The General Administration of Civil Aviation, or in both cases any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
- b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- c) The term "area" in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to Democratic People's Republic of Korea has the meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 ;

- d) The term "Air Services", "International Air Services", "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;
- e) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- f) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- g) The term "laws and regulations" of a Contracting Party means the laws and regulations at any time in force in the area of that Contracting Party.

Article 2 - Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - a) The right to fly across its area without landing;
 - b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule in this Agreement for the purpose of taking on board or discharging passengers, baggage and cargo, including mail, to be carried to and from:
 - a) The area of the first Contracting Party; and
 - b) Such intermediate and beyond points as may from time to time be agreed by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Article 3 - Designation and Authorisation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services

- on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.
 3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.
 4.
 - a) The Government of Macau shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 2.2 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Democratic People's Republic of Korea or its nationals.
 - b) The Government of Democratic People's Republic of Korea shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the right specified in Article 2.2 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau.
 5. When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4 - Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within this area shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from or while within, the area of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail on aircraft such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.
3. In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline or airlines.

Article 5 - Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2.2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
 - a.a) In the case of the Government of Macau, in any case where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Democratic People's Republic of Korea or its nationals;
 - a.b) In the case of the Democratic People's Republic of Korea, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place or business in Macau; or
 - b) In the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or
 - c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension of operating authorisation or suspension of the exercise of the rights mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6 - Principles Governing Operation of Agreed Services

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

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail to or from the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airlines;
 - b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking into account of the other transport services established by the airlines of the States comprising the region; and
 - c) The requirements of through airline operation.

Article 7 - Approval of Schedules

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall submit their proposed schedules for the agreed services and any amendments thereto for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties no later than 30 days before their proposed effective date.
2. The designated airlines of the Contracting Parties may operate non-schedule flights supplementary to the agreed services. Applications for the approval of such flights shall be submitted to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties no later than 3 working days before the proposed date of operation.

Article 8 - Tariffs

1. The term "tariff" means:
 - a) The fare charged by airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for the services ancillary to such carriage;

- b) The freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on schedule air services;
 - c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or freight rate including any benefits attaching to it; and
 - d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or airwaybills completed by that agent for carriage on scheduled services.
2. The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the interest of users, reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.
 3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article may be agreed by the designated airlines seeking approval of the tariff after consultation with other airlines. However, the designated airline shall not be precluded from proposing nor the Aeronautical Authorities from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. In this context "the same route" means the route operated, not the specified route.
 4. The tariffs referred to in paragraph 3 of this Article shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least 60 days before the proposed date of their introduction. If within 30 days, after the submission of the tariffs neither of the Aeronautical Authorities notifies to the other Aeronautical Authorities its disapproval, these tariffs shall be considered to have been approved. In special cases, this time limits may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
 5. If a tariff has been disapproved by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article, the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement. Such negotiations shall begin within 30 days from the date on which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party have notified to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party their disapproval of the tariff. In the absence of agreement, the dispute shall be dealt with in accordance with provisions laid down in Article 16 of this Agreement.
 6. A tariff already established shall remain in force until a new tariff has been established in accordance with the

provisions of this Article or Article 16 of this Agreement but not longer than 12 months from the date of losing the effect of that tariff.

7. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall use their best endeavours to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, and that no airline illegally rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article 9 - Customs Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. Regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants aircraft stores, printed ticket stock, airwaybills, any printed materials which bears the insignia of a designated airline of either 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 and intended only for use on board such aircraft in the operation of international services shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when these supplies are to be used on any part of journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.
3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. Regular air borne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. The relief provided for by this Article shall also be available in situations where a 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 items specified in paragraph 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

Article 10 - Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports, and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residents in their area, and the operators of airports in their area, act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required 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 inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any

request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 11 - Provision of Statistics

The Aeronautical Authorities of a Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 12 - Transfer of Earnings

A designated airline of Macau shall have the right to convert and remit to Macau on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. A designated airline of Democratic People's Republic of Korea shall have the right to convert and remit to Democratic People's Republic of Korea on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

Conversion and remittance shall be permitted in freely convertible currency without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance.

Article 13 - Airline Representation

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the area of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each airline shall

have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local currency or in any freely convertible currency.

Article 14 - User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultation between its competent charging Authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the airlines representative organisations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging Authorities and airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 15 - Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultation, which may be between Aeronautical Authorities, shall begin within a period of sixty days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 16 - 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 try to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within thirty days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty days of the appointment of the second;

- b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within thirty days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to give written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
8. Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization implementing the procedures in paragraph 2.b of this Article.

Article 17 - Amendment

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

Article 18 - Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of the receipt of such notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 19 - Registration with the International Civil
Aviation Organization

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

Article - 20 Entry into Force

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Macau in 8th December 1996, in Portuguese, Chinese, Korean and English languages, each version being equally authoritative. In case of the differences in interpretation of the present Agreement, the English text shall prevail.

For the Government
of Macau

Vasco Rocha Vieira
Governor

For the Government of the
D.P.R. of Korea

Kim Yo Yung
Director-General of
General Administration of
Civil Aviation

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Route(s) to be operated by the designated airline or airlines of Macau:

Points of departure	intermediate points	points in	points beyond

Macau		Pyongyang	Beyond points
-------	--	-----------	---------------

Section 2

Route(s) to be operated by the designated airline or airlines of Democratic People's Republic of Korea:

Points of departure	intermediate points	points in	points beyond

Pyongyang		Macau	Beyond points
-----------	--	-------	---------------

Section 3

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

마카오 정부와 조선민주주의인민공화국 정부사이의 항공로에 관한 협정

브르두갈공화국의 합법적인 통치기관에 의하여 해당한 위임을 받고 중화인민공화국 정부의 승인을 받은 마카오 정부와 조선민주주의인민공화국 정부는 마카오와 조선민주주의인민공화국 사이의 항공로망을 구성하기 위하여 이 협정을 체결할것을 희망하면서 다음과 같이 합의하였다.

제1조 술어

1. 달리 합의하지 않는한 이 협정을 위하여:

가) 술어 <항공당국>이란 마카오인 경우 민용항공국을 의미하며 조선민주주의인민공화국인 경우 조선민주주의인민공화국 민용항공총국을 의미한다. 또한 두 경우 위에서 지적된 당국들이 현재 리행하고있는 기능을 수행하도록 위임을 받은 임의의 성원 혹은 기관을 의미한다.

나) 술어 <지정된 항공회사>란 이 협정 제3조에 따라 지정되고 승인을 받은 항공회사를 의미한다.

다) 술어 <지역>이란 마카오와 관련하여서는 마카오반도와 타이파섬, 콜로안섬을 포함하며 조선민주주의인민공화국 관련하여서는 1944년 12월7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민용항공에 관한 협약의 제2조에 지적된 <영역>의 의미를 가진다.

라) 술어 <항공로>와 <국제항공로>, <항공회사>와 <수송을 목적으로 하지않는 정지>들은 우의 협약의 제96조에 지적된 의미를 가진다.

마) 술어 <리용자료금>이란 항공기와 그의 승조, 손님들과 짐들을 위하여 해당한 봉사와 설비들을 포함한 공항의 재산 혹은 설비 혹은 항행설비를 제공한데 대하여 전한있는 당국들이 항공회사에 부과하거나 그들이 부과하도록 승인한 요금을 의미한다.

바) 술어 <이 협정>은 협정의 부록 그리고 부록 혹은 협정에 대한 임의의 수정안들을 포함한다.

사) 술어 <법과 규정>은 그 계약국의 영역에서 임의의 시기에 효력을 가지는 법과 규정을 의미한다.

제2조 권한 제공

1. 매 계약국은 국제항공로와 관련하여 아래와 같은 권한을 계약상대국에 제공한다.

가) 계약상대방의 영역에 착륙하지 않고 통과비행할수 있는 권한;

나) 수송을 목적으로 하지 않고 계약상대방의 영역에 착륙할 권한.

2. 매 계약국은 이 협정 부록의 해당한 부분에 규정된 항로지점을 따라 국제항공로를 운영할 목적으로 이 협정의 아래부분에 지적된 권한들을 계약상대국에 준다. 그러한 항로들과 항로지점들은 아래로부터는 각각 <합의된 항로>, <규정된 항로지점>이라고 한다.

매 계약국이 지정한 항공회사들이 규정된 항로지점을 따라 합의된 항로를 운영하는 동안 이 조의 1항에 지적된 권한들에 보충적으로 계약상대국의 영토에 있는 이 협정의 항로표에 지적된 지점들에서 손님들과 손짐, 우편물을 포함하여 짐을 실거나 부리를 목적으로 정지할 권한과 아래와 같은 지점사이에서 수송할 권한을 가진다.

가) 한 계약국의 영토에서부터

나) 두 계약국들의 항공당국들이 시기시기 합의할수있는 중간지점과 차후지점들에서부터

제3조 지정과 운영승인

1. 매 계약국은 규정된 항로지점을 따라 합의된 항로를 운영하기 위하여 계약상대국에 하나 또는 그 이상의 항공회사들을 서면으로 지정할 권한과 그러한 지정을 취소 또는 변경시킬 권한을 가진다.

2. 그러한 지정통보를 받은 계약상대측은 이 조의 3항과 4항의 규정에 따라 지정된 항공회사 또는 항공회사들에 해당한 운영승인을 지체없이 준다.

3. 한 계약측의 항공당국은 국제항공운임에 일반적으로 그리고 합리적으로 적용되는 법과 규정에 따라 지정된 조건들을 준수할 수 있다는 것을 증명하도록 계약상대측의 지정된 항공회사에 요구할 수 있다.

4. 가) 마카오 정부는 항공회사 소유권의 많은 몫이나 실제적인 관리권이 조선민주주의인민공화국이나 그의 공민에게 속한다는 것을 증명하지 못하는 경우 이 조의 2항에 지적된 운영승인제도를 거절할 권한과 혹은 이 협정 2조 2항에 지적된 권한들을 지정된 항공회사가 리행하는데 필요하다고 인정되는 조건들을 부과할 권한을 가진다.

나) 조선민주주의인민공화국 정부는 항공회사가 주식회사이고 마카오에 기본영업사무소를 가지고 있다는 것을 증명하지 못하는 경우 이 조의 2항에 지적된 운영승인제도를 거절할 권한과 혹은 이 협정의 2조 2항에 지적된 권한들을 리행하는데 필요하다고 인정되는 조건들을 부과할 권한을 가진다.

5. 이렇게 지정되고 승인을 받은 항공회사는 이 협정의 해당한 규정들을 준수하는 조건에서 합의된 항로운임을 시작할 수 있다.

제4조 법과 규정의 적용

1. 국제항공봉사에 참가하는 항공기가 계약상대측의 영역으로 들어오거나 나가는 것 혹은 그 영역내에서의 항공기운행 및 항행과 관련한 그 계약측의 법과 규정은 국제적 관계없이 한 계약측이 지정한 항공회사 또는 항공회사들의 항공기에 적용되며 항공기들은 계약상대측의 영역에 들어오고 나가거나 체류하는 동안 그 계약측의 법과 규정을 준수하여야 한다.

2. 입국, 출국, 이민, 러전, 세관, 위생검역과 같이 항공기를 리용하여 손님, 승조, 짐 혹은 우편물이 한 계약측의 영토에 들어오고 나가거나 체류하는 동안 그의 법과 규정은 그 계약측의 영토에 들어오고 나가거나 체류하는 동안 계약상대측이 지정한 항공회사 또는 항공회사들의 손님, 승조, 짐 혹은 우편물들이 직접 혹은 위임에 의하여 준수되어야 한다.

3. 한 계약측의 지정된 항공회사 또는 항공회사들에 이 조항에 지적된 법과 규정을 적용함에 있어서 계약상대측은 자기 항공회사에 그 어떤 특전도 허용하지 말아야 한다.

제5조 운영승인의 취소와 중지

1. 매 계약측은 계약상대측이 지정한 항공회사의 운영승인을 취소하거나 중지시킬 권한 혹은 계약상대측이 지정한 항공회사가 이 협정의 2조 2항에 지적된 권한들을 리행하는 것을 중지시킬 권한 혹은 그러한 권한들의 리행에 필요하다고 인정되는 조건들을 부과할 권한을 가진다.

가) - 마카오 정부인 경우 항공회사의 소유권의 많은 몫과 실제적인 관리권이 조선민주주의인민공화국 혹은 그의 공민에게 속한다는 것을 증명하지 못하는 경우:

- 조선민주주의인민공화국인 경우 항공회사가 주식회사이고 그의 기본위치와 사무소가 마카오에 있다는 것을 증명하지 못하는 경우:

나) 항공회사가 권한을 제공한 계약측의 법과 규정을 준수하지 않는 경우:

다) 항공회사가 이 협정에 지적된 조건들에 맞게 운영하지 않는 경우.

2. 이 조의 1항에 지적된 즉시적인 취소 혹은 운영승인의 중지, 혹은 권한사용의 중지 혹은 조건들의 부파가 법과 규정의 차후위반을 방지하는데 필수적인 것으로 되지 않는 한 그러한 권한은 계약상대측과 협의한 후에만 행사한다.

제6조 합의된 항로운임과 관련한 원칙

1. 계약측들의 지정된 항공회사들은 규정된 항로지점을 따라 합의된 항로를 운영하는데서 공정하고 동등한 기회를 가진다.

2. 합의된 항로를 운영하는데서 매 계약측들의 지정된 항공회사들은 같은 항로지점의 전부 혹은 일부분에서 차후에 설정되는 항로에 부정적인 영향을 주지 않도록 계약상대측의 지정된 항공회사의 이익을 고려하여야 한다.

3. 계약측들의 지정된 항공회사가 제공하는 합의된 항로는 규정된 항로지점상에서 수송에 대한 사회적 수요와 밀접한 관계를 가져야 하며 항공회사를 지정한 계약측의 영토까지 혹은 영토로부터의 우편물을 포함하여 손님과 짐수송을 위한 현재와 합리적으로 예견되는 수요에 부합되는 용량을 보장하는 것을 일차적인 목적으로 한다.

항공회사를 지정한 계약측의 영토에 있는 지점이 아닌 규정된 항로지점상의 지점들에서 싣고 부리는 우편물을 포함한 손님, 짐의 수송은 다음과 같은데 용량이 관계되는 일반원칙에 맞게 규정되어야 한다.

가) 항공회사를 지정한 계약측의 영토까지/부터의 수송수요

나) 합의된 항로가 통과하는 지역에 위치한 국가들의 항공회사들이 설정한 다른 수송항로들을 고려한 그 지역의 수송수요

다) 직통항로운영에 대한 수요

제7조 항로운영계획의 승인

1. 계약측들의 지정된 항공회사들은 제안된 효력날자보다 늦어도 30일 전에 계약측 항공당국들의 승인을 받기 위하여 합의된 항로의 운영계획과 임의의 보충안들을 제출하여야 한다.

2. 계약측들의 지정된 항공회사들은 합의된 항로에 보충적으로 비정기 비행운을 운영할 수 있다. 그러한 비행승인신청은 제기된 운영날자보다 늦어도 30일 전에 계약측 항공당국들에 제출되어야 한다.

제8조 운임

1. 술어 <운임>은 다음과 같은 의미를 가진다.

가) 정기항로로 손님과 그들의 손짐을 수송하기 위하여 항공회사가 정수하는 력객운임과 그러한 수송에 보충적인 봉사를 위한 가격과 조건:

나) 정기항로로 짐 (우편물은 제외)을 수송하기 위하여 항공회사가 정수하는 짐료들:

다) 임의의 리특금을 포함한 임의의 력객운임 혹은 짐료들의 효력 혹은 적용과 관련한 조건들:

라) 정기항로로 수송하기 위하여 대리가 판매하는 비행기표와 그가 작성하는 항공점부침표와 관련하여 항공회사가 그에게 지불하는 수수료들.

2. 계약측의 지정된 항공회사가 계약상대측의 영토까지/부터의 수송을 위하여 적용하게 되는 운임은 운영원가, 리용자들의 리익, 타당성있는 리윤, 매 항로의 특성, 다른 항공회사들이 부과하는 운임 등을 포함한 해당한 모든 요소들을 합당하게 고려하여 합리적인 수준에서 설정되어야 한다.

3. 이 조의 2항에 언급된 운임들은 다른 항공회사들과 협의한 후에 승인을 요구하는 지정된 항공회사들이 합의할 수 있다.

그러나 지정된 항공회사는 다른 지정된 항공회사와 그러한 운임을 합의할 수 없거나 혹은 다른 지정된 항공회사가 같은 항로지점상에서 운영하지 않는다면 임의의 운임을 승인받기 위하여 항공당국에 제출하는 것을 배제하지 말아야 한다. <같은 항로지점>은 규정된 항로지점이 아니라 운영되는 항로지점을 의미한다.

4. 이 조의 3항에서 언급된 운임은 제안된 적용날자보다 최소 60일 전에 계약측 항공당국들의 승인을 받기 위하여 제출되어야 한다. 운임을 제출한 날로부터 30일 동안에 어느 항공당국도 거절통보를 보내지 않는다면 그 운임은 승인된 것으로 인정된다. 특수한 경우 이러한 기간은 항공당국들의 합의에 따라 단축될 수 있다.

5. 이 조의 4항에 맞게 한 계약측의 항공당국이 운임승인을 거절하였다면 쌍방사이의 합의로 운임문제를 결정하기 위하여 노력하여야 한다. 그러한 협상은 한 계약측이 승인거절통보를 계약상대측 항공당국에 보낸 날로부터 30일안으로 시작되어야 한다. 그러한 합의가 이루어지지 못하였다면 이 협정의 제16조에 지적된 규정들에 맞게 의견상이를 취급한다.

6. 제정된 운임은 이 조의 규정들 혹은 이 협정의 제16조의 규정들에 맞게 새로운 운임이 제정될 때까지 효력을 가지지만 그러한 운임이 효력을 상실한 날로부터 12개월을 초과할 수 없다.

7. 매 계약측의 항공당국들은 지정된 항공회사들이 항공당국들과 함께 제출되어 합의된 운임을 따르도록 하며 항공회사가 임의의 방법으로 직접 혹은 간접적으로 그러한 운임의 임의의 일부분을 비법적으로 감가하지 않도록 최선을 다한다.

제9조 관세

1. 계약일방의 지정된 항공회사가 국제항로에서 운영하는 항공기와 그 항공기에 싣은 상비기재, 연유, 운활유, 발동기를 포함한 부속품, 항공기봉사용 (식품, 음료, 담배 등) 물자들은 제한없이 포함) 들은 호혜의 원칙에서 그러한 기재와 보급품들이 항공기내에 남아있는 조건에서 모든 관세, 소비세 그리고 도착시 제공되는 봉사료금이 아닌 비용과 요금으로부터 면제된다.

2. 한 계약측의 지정된 항공회사가 직접 혹은 그의 위임에 의하여 계약상대측의 명토에 들어오거나 지정된 항공회사가 운영하는 항공기에 실었거나 국제항로운영시 항공기내에서 리용하려는 상비기재와 부속품들, 연유 및 운항유보급품들, 항공기봉사품들, 인쇄된 비행기표, 항공집부침표들, 계약측 지정된 항공회사의 상표를 단 인쇄된 물자들, 지정된 항공회사가 로고를 받지 않고 배포하는 일반적인 광고자료들은 비록 이 보급품들을 실은 계약상대측의 명토내에서 진행되는 여행의 임의의 부분에서 사용된다 고 하더라도 호혜의 원칙에서 도착할때 제공되는 봉사료금을 제외하고 판매, 소비세, 그와 같은 비용과 로금으로부터 면제된다.

3. 이 조의 1항, 2항에 언급된 항목들은 해당 당국의 감독 혹은 통제하에 둘수있다.

4. 계약측의 지정된 항공회사의 항공기에 실은 항공기상비기재, 부속품들, 연유와 활유보급품들, 항공기봉사품들은 이 물자들을 다시 반출할때까지 혹은 세관규정에 맞게 다르게 처리될때까지 자기의 감독하에 둘것을 요구 할수있는 계약상대측의 세관당국의 승인하에서만 그의 명토에 부리울수있다.

5. 이 조에 의하여 제공되는 면제항목은 계약일방의 지정된 항공회사가 다른 항공회사 혹은 항공회사들이 계약상대방으로부터 같은 면제항목을 같이 제공받는 조건에서 그러한 항공회사 혹은 항공회사들과 계약상대방의 명토에서 이 조의 1항과 2항에 지적된 항목들을 빌려주거나 넘겨주도록 합의하였다면 적용될수있다.

제 10 조 항 공 안 전

1. 계약측들은 비법적인 간섭행위로부터 국제민용항공의 안전을 보호할 계약측들의 호상의무가 이 협정의 불가분리의 부분으로 된다는것을 재확인 한다. 계약측들은 특히 1963년 9월 14일 도쿄에서 조인된 항공기에서 감행된 범죄행위와 다른 일정한 행위들에 대한 협약, 1970년 12월 16일 헤그에서 조인된 항공기에 대한 비법적인 탈취행위를 진압억제할데 대한 협약 그리고 1971년 9월 23일 몬트리올에서 조인된 민용항공안전을 반대하는 비법적인 행위를 진압억제할데 대한 협약의 항공안전규정들에 일치하게 행동한다.

2. 계약측들은 민용항공기들에 대한 비법적인 탈취행위와 그러한 항공기들과 승님, 승조, 항공역과 항공항행수단의 안전에 대한 기타 비법적인 행위로부터 보호하며 민용항공의 안전에 대한 임의의 다른 위험을 방지하기 위하여 요청에 따라 필요한 모든 방조를 제공한다.

3. 계약측들은 국제민용항공기구가 제정하였으며 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민용항공에 관한 협약의 부록에 지적된 해당 항공안전규정들에 맞게 안전규정들이 계약측들에 적용되는 범위내에서 호상 행동한다. 계약측들은 등록된 항공기운전자들이나 자기 명토에 활동거점이나 항시적인 체류지를 가지고있는 항공기운전자들, 자기의 명토에 있는 공항운영자들이 그러한 항공안전규정들에 따라 행동하도록 요구한다.

4. 매 계약측은 계약상대측이 자기의 명토에 들어오고 나가는것 또는 체류를 위하여 필요한 이 조의 3항에 언급된 항공안전규정들을 준수할것을 항공기의 운전자들에게 요구할수있다는것을 합의한다. 매 계약측은 항공기를 보호하며 승님과 승조, 몸집, 손짐, 짐, 항공기봉사품을 검사하기 위하여 자기의 명토내에서 심기전과 실을때 혹은 부리울때 적절한 대책을 효과적으로 적용하도록 한다. 매 계약측은 구체적인 위험에 대처하여 합리적인 특별한안전조치를 취해줄데 대한 계약상대방의 임의의 요청을 긍정적으로 대한다.

5. 민용항공기의 비법적인 탈취행위 또는 그러한 항공기와 그 항공기에 있는 승님들과 승조, 공항이나 항공항행수단의 안전에 대한 기타 비법적인 행위와 관련한 사건 또는 그러한 사건의 위험이 발생하였다면 계약상방은 그러한 사건 또는 그로부터의 위험을 신속하고 안전하게 종결하기 위하여 면제를 촉진시키고 해당하는 다른 조치를 취하는데서 호상 방조한다.

제 11 조 통계자료의 제공

계약측들의 항공당국들은 요청에 따라 한 계약측의 지정된 항공회사가 합의된 항로에서 제공하는 용량을 조사하기 위하여 합리적으로 요구될수있는 정기적인 통보자료들을 계약상대측에 제공한다.

그러한 통계자료들은 합의된 항로상에서 항공회사가 수송하는 수송량을 결정하는데 필요한 모든 통보자료들을 포함하여야 한다.

제 12 조 수입금의 송금

마카오의 지정된 항공회사는 현지에서 지출한 총액을 초과하는 현지수입금을 청구하는데 따라 환산하여 송금할 권한을 가진다.

조선민주주의인민공화국의 지정된 항공회사는 현지에서 지출한 총액을 초과하는 현지수입금을 청구하는데 따라 환산하여 송금할 권한을 가진다.

환산과 송금은 제한없이 그것을 진행하려는 시기에 유효한 일반거래에 해당하는 교환률에 따라 진행된다.

제 13 조 항공회사의 대표부

1. 한 계약측의 지정된 항공회사는 입국과 거주, 고용과 관련한 계약상대측의 법과 규정에 맞게 항공봉사를 제공하는데 필요한 관리성원, 기술성원, 운영성원, 기타 전문성원들을 계약상대측의 명토에 데려다 둘수있다.

2. 매 계약측의 지정된 항공회사는 계약상대측의 명토에서 자기의 결심에 따라 직접 혹은 자기 대리를 통하여 항공수송판매에 참가할 권한을 가진다. 매 항공회사는 그러한 수송판매권한을 가지며 임의의 성원은 현지 화폐로 혹은 다른 전환성자유화폐로 그러한 수송을 자유로이 구입할수있다.

제 14 조 리용자료금

1. 그 어느 계약측도 리용자료금을 류사한 국제항공로를 운영하는 자기 항공회사에 부과하는것보다 높게 계약상대측의 지정된 항공회사에 부과하거나 부과하도록 허가하지 말아야 한다.

2. 매 계약측은 권한있고 책임있는 당국들과 항공회사대표부를 통하여 봉사와 기재들을 리용하는 항공회사들사이의 협상을 장려하여야 한다.

리용자료금을 수정하기 위한 임의의 제안은 그러한 변화가 있기전에 그에 대하여 고찰할수 있도록 리용자들에게 합당하게 통보되어야 한다.

매 계약측은 권한있고 책임있는 당국들과 항공회사들이 리용자료금과 관련한 해당한 통보를 교환하는것을 장려하여야 한다.

제 15 조 협 상

임의의 계약측은 임의의 시기에 이 협정의 리행과 해석, 적용 혹은 변경과 관련한 협상을 요구할수있다. 항공당국들사이에 진행될수있는 이러한 협상은 계약측들이 달리 합의하지 않는한 계약상대측이 그러한 서면요청을 접수한 날부터 60일안으로 시작된다.

제 16 조 의견상이의 해결

1. 이 협정의 해석 및 적용과 관련하여 임의의 의견상이가 제기되는 경우 계약측들은 무엇보다먼저 협상의 방법으로 그를 해결하기 위하여 노력한다.

2. 만일 계약측들이 협상으로 의견상이를 해결하지 못하였다면 합의되는 데 따라 해당한 성원 또는 기관에 넘기거나 또는 어느한 계약측의 요구에 따라 다음과 같은 방법으로 임명되는 세명으로 구성된 중재재판의 결정을 위하여 제출된다.

가) 중재재판에 대한 요구를 접수한후 30일안으로 매 계약측은 한 명의 중재인을 임명한다. 두번째 임명을 위한 60일기간내에 두명의 중재인들사이의 합의에 따라 세번째 중재인으로 임명되는 공민은 의견상이와 관련하여 중립국의 공민으로 되여야 하며 중재재판의 책임자로 활동하게 된다.

나) 위에서 지적된 시일한도내에서 임의의 임명이 진행되지 못하였다면 임의의 계약측은 30일내에 필요한 임명을 진행하도록 국제민용항공기구 리사회위원장에게 요구할수있다.

만일 위원장이 의견상이와 관련하여 중립국이 아닌 국가의 공민이라면 권한이 있는 리사회 부위원장이 그러한 임명을 진행한다.

3. 이 조의 아래에 제시된것들 또는 계약측들이 다르게 합의한것을 제외하고 중재재판은 재판권의 한도를 결정하고 자체의 절차를 설정한다. 중재재판의 지시 혹은 어느한 계약측의 요구에 따라 중재재판을 진행하여야 할 명백한 논쟁점과 해당하는 절차들을 결정하기 위한 재판은 중재재판소가 완전히 구성된후 30일안으로 진행된다.

4. 계약측들이 달리 합의하였거나 또는 중재재판소가 지시한것을 제외하고 매 계약측은 중재재판소가 완전히 구성된후 45일내로 각서를 제출하여야 한다. 그에 대하여 그후 60일안으로 회답한다.

중재재판은 어느한 계약측의 요구에 따라 또는 그의 결정으로 회답을 받기로 된 날로부터 30일안으로 청취를 진행한다.

5. 중재재판소는 청취가 끝난후 혹은 청취가 진행되지 않는다면 두측의 회답이 제출된후 30일안으로 서면제결을 채택한다.

재결은 다수가결로 채택한다.

6. 계약측들은 재결을 접수한후 15일내로 그러한 재결의 해명에 대한 요구를 제출할수 있으며 그러한 해명은 요청을 접수한후 15일내로 발표한다.

7. 중재재판소의 재결은 계약측들에 있어서 의무적이다.
8. 매 계약측은 자기가 임명한 중재자의 비용을 부담한다. 중재재판의 기타 비용은 이 조의 2항 1)에 지적된 절차들을 리행한 국제민용항공기구 리사회위원장이나 부위원장이 지출한 임의의 비용을 포함하여 계약측들이 동일하게 분담한다.

제 17 조 변 경

만일 어느한 계약측이 이 협정의 임의의 규정을 변경시킬것을 희망한 다면 계약측들사이에 합의된 그러한 변경안은 합의된 날로부터 잠정적으로 적용될수있으며 두 계약측이 서면으로 확정하였을때 효력을 가진다.

제 18 조 폐 기

매 계약측은 임의의 시기에 이 협정을 폐기할데 대한 자기의 결심을 서면으로 계약상대측에 통지할수있다. 이 협정은 아래의 기간이 끝나기전에 통보서를 철회하지 않는한 계약상대측이 그러한 통지를 받은 날로부터 만 1년이 되기전날의 24시 (통지서를 접수한 현지시간으로) 전에 폐기된다.

제 19 조 국제민용항공기구에 등록

이 협정과 그에 대한 임의의 변경안들은 국제민용항공기구에 등록된다.

제 20 조 효력발생

이 협정은 계약측들이 임의의 필요한 절차를 마쳤다고 계약상대측에 서면으로 통지하자마자 효력을 가진다.

각기 자기 정부로부터 위임을 받고 이 협정에 수표하였다.

이 협정문은 1996년 12월 8일 마카오에서 중국어, 포르투갈어, 조선어, 영어로 두부씩 작성되었으며 매 원문은 같은 효력을 가진다. 이 협정의 해석에서 차이가 생기는 경우 영문에 준한다.

마카오정부의 위임에 의하여 조선민주주의인민공화국 정부의 위임에 의하여

Vasco Rocha Vieira

총독

바스코 로사 비에이라

Kim Yo Yung

민용항공총국 총국장

김 요 응

부 록

정기항로지점

1. 마카오의 지정된 항공회사 혹은 항공회사들이 운영하게 될 항로지점:

출발지점	중간지점	도착지점	차후지점
마카오		평 양	차후지점

2. 조선민주주의인민공화국의 지정된 항공회사 혹은 항공회사들이 운영하게 될 항로지점:

출발지점	중간지점	도착지점	차후지점
평 양		마카오	차후지점

3. 중국과 대만, 홍콩내의 지점들은 중간지점 혹은 차후지점으로 리용될 수 없다.

GOVERNO DE MACAU

Portaria n.º 4/97/M

de 27 de Janeiro

O Decreto-Lei n.º 52/87/M, de 13 de Julho, que aprovou o Regulamento de Utilização e Exploração de Parques de Estacionamento em Auto-Silos, estabelece que estes parques poderão, além das zonas de estacionamento público, incluir áreas de estacionamento privado, em condições a definir por regulamento específico a aprovar por acto normativo do Governador.

Nestes termos, em conformidade com o disposto no artigo 1.º do citado Regulamento;

Ouvido o Conselho Consultivo;

Usando da faculdade conferida pela alínea c) do n.º 1 do artigo 16.º do Estatuto Orgânico de Macau, o Governador manda:

Artigo único. É aprovado o regulamento de utilização e acesso ao parque de estacionamento privado situado no Auto-Silo Ferreira de Almeida, também designado por Pak Wai, anexo ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

Governo de Macau, aos 20 de Janeiro de 1997.

Publique-se.

O Governador, Vasco Rocha Vieira.

澳門政府

訓令 第4/97/M號

一月二十七日

核准《多層停車場之使用及經營規章》之七月十三日第52/87/M號法令規定,多層停車場除公眾泊車區外,尚可包括私人泊車區;有關私人泊車區之條件,將載於總督以規範性行為核准之專門規章。

基於此,根據上述規章第一條之規定;

經聽取諮詢會意見後;

總督行使《澳門組織章程》第十六條第一款c項所賦予之權能,下令:

獨一條 核准使用及進入荷蘭園(又稱栢惠)多層停車場內之私人停車場規章,該規章附於本法規並成為其組成部分。

一九九七年一月二十日於澳門政府
命令公布。

總督 韋奇立