

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Despacho

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 da Coreia e respectivo anexo, assinado em Seul, em 3 de Abril de 1997 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 9 de Março de 1996, publicado em suplemento ao *Diário da República*, II Série, de 9 do mesmo mês.

Palácio de Belém, aos 7 de Maio de 1997.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

共和國總統府

批示

根據《澳門組織章程》第三條第二款之規定，本人批准：

一九九七年四月三日在漢城簽訂的澳門政府與大韓民國政府航空運輸協定及有關附件。該協定及附件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。

一九九七年五月七日於貝倫宮

共和國總統 沈拜奧

Acordo de transporte aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da República da Coreia

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 da Coreia (de ora em diante referidos como “as Partes Contratantes”),

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

Acordaram entre si o seguinte:

Artigo 1º Definições

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

- O termo “Autoridades Aeronáuticas” significa, no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil e no caso da República da Coreia o Ministro da Construção e Transportes ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a actuar como as autoridades anteriormente mencionadas ou funções similares;
- O termo “empresa de transporte aéreo designada” significa uma empresa de transporte aéreo designada e autorizada nos termos do Artigo 4º deste Acordo;
- 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 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 (de ora em diante referida como a Convenção);
- O termo “serviços aéreos”, “serviços aéreos internacionais”, “empresa de transporte aéreo” e “paragem para fins não comerciais” têm o significado que lhes é respectivamente atribuído no Artigo 96º da Convenção;
- O termo “este Acordo” inclui o Anexo ao Acordo e quaisquer modificações ao Anexo ou a este Acordo.

Artigo 2º Disposições da Convenção Aplicáveis a Serviços Aéreos Internacionais

Na aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes actuarão em conformidade com as disposições da Convenção, incluindo os Anexos e quaisquer modificações à Convenção ou aos Anexos aplicáveis a ambas as Partes Contratantes, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

Artigo 3º Concessão de Direitos

- Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos relativamente aos seus serviços aéreos internacionais:

a) Sobrevoar, sem aterrar, a sua área;

b) 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 são de ora em diante designados “os serviços acordados” e “as rotas especificadas”, respectivamente. Na exploração de um serviço acordado numa rota especificada, as empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes beneficiarão, além dos direitos especificados no nº 1 deste Artigo, do direito a efectuar paragens na área da outra Parte Contratante, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem e carga, incluindo correio, transportados de e para:

a) A área da primeira Parte Contratante, e

b) Os pontos intermédios e além que podem vir a ser periodicamente acordados pelas Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

3. Nenhuma disposição constante do nº 2 deste Artigo deverá ser entendida como conferindo às empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte Contratante o direito a embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem e carga, incluindo correio, transportados remuneradamente ou por aluguer e destinados a um outro ponto na área da outra Parte Contratante.

Artigo 4º Designação e Autorização de Empresas de Transporte Aéreo

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar à outra Parte Contratante, por escrito, 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. Logo que tenha recebido a designação, a outra Parte Contratante concederá sem demora à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas, nos termos dos nºs 3 e 4 deste Artigo, as autorizações de exploração apropriadas.

3. As Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir de uma empresa designada pela outra Parte Contratante que prove estar qualificada a preencher os requisitos previstos nas leis e nos regulamentos normal e razoavelmente aplicados, por essas autoridades, à exploração de serviços aéreos internacionais.

4. a) O Governo de Macau terá o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no nº 2 deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício, por uma empresa de transporte aéreo designada, dos direitos especificados no nº 2 do Artigo 3º deste Acordo, sempre que não esteja convencido que a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa de transporte aéreo pertencem ao Governo da República da Coreia ou aos seus nacionais.

(b) O Governo da República da Coreia terá o direito de recusar a concessão das autorizações referidas no nº 2 deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício, por uma empresa de transporte aéreo designada, do direito especificado no nº 2 do Artigo 3º 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 designada e autorizada, poderá iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que cumpra as disposições aplicáveis constantes deste Acordo.

Artigo 5º
Aplicação das Leis e dos Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma das Partes Contratantes relativos à entrada ou saída, da sua área, de aeronaves envolvidas em navegação aérea internacional ou os voos efectuados por essas aeronaves sobre aquela área, aplicar-se-ão às aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante e serão cumpridos por essas aeronaves à entrada ou à saída e durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma das Partes Contratantes relativos à entrada, permanência, trânsito e saída, da sua área, de passageiros, tripulações, carga e correio, tais como as formalidades respeitantes à entrada, saída, emigração e imigração, formalidades alfandegárias, cambiais e medidas sanitárias e de quarentena, aplicar-se-ão aos passageiros, às tripulações, à carga e ao correio transportados pelas aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

Artigo 6º
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 nº 2 do Artigo 3º deste Acordo, ou impor as condições que considere necessárias ao exercício desses direitos:

- (a) a) No caso do Governo de Macau, sempre que não esteja convencido que a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa de transporte aéreo pertencem à República da Coreia ou aos seus nacionais; ou
- b) No caso do Governo da República da Coreia, sempre que não esteja convencido que a empresa de transporte aéreo está registada e tem o seu principal local de negócios em Macau;
- (b) Se a empresa de transporte aéreo não cumprir as leis e os regulamentos da Parte Contratante que concedeu os direitos; ou
- (c) Se a exploração dos serviços pela empresa de transporte não estiver em conformidade com as condições previstas no presente Acordo.

2. Salvo se a imediata revogação ou suspensão da autorização de exploração ou a suspensão do exercício dos direitos mencionados no nº 1 deste Artigo ou a imposição de condições neste previstas se revelarem essenciais para evitar novas infracções das leis e dos regulamentos, esse direito só será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

Artigo 7º
Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Acordados

1. Haverá justas e iguais oportunidades para as empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Na exploração dos 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 últimas fornecidos em toda ou numa parte das mesmas rotas.

3. Os serviços acordados fornecidos pelas empresas designadas das Partes Contratantes estarão estreitamente relacionados com as necessidades de transporte público nas rotas especificadas, e terão como objectivo primordial o fornecimento, de acordo com uma taxa de ocupação razoável 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 as empresas de transporte aéreo. O fornecimento de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, embarcados e desembarcados de aeronaves em pontos nas rotas especificadas que não os pontos na área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo obedecerão aos princípios gerais segundo os quais a capacidade está relacionada:

- a) Às necessidades de tráfego de e para a área da Parte Contratante que designou as empresas de transporte aéreo;
- b) As necessidades de tráfego da região atravessada pelo serviço acordado, tendo em conta os outros serviços de transporte estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Países incluídos na região; e
- c) As necessidades de serviços aéreos integrais.

Artigo 8º
Tarifas

1. Para efeitos dos números seguintes, o termo "tarifas" significa os preços a pagar pelo transporte de passageiros e carga e as suas condições de aplicação, incluindo o

preço e as condições para a agência e outros serviços auxiliares mas excluindo a remuneração e as condições para o transporte de correio.

2. As tarifas em quaisquer serviços acordados serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, incluindo os custos de operação, um lucro razoável, as características do serviço tais como os padrões de velocidade e acomodação, e as tarifas praticadas por outras empresas de transporte aéreo para qualquer parte das rotas especificadas.

3. As tarifas serão fixadas de acordo com os seguintes princípios:

- a) As tarifas referidas no nº 2 deste Artigo, conjuntamente com as taxas de comissão para agência praticadas em conexão com as mesmas deverão, se possível, ser acordadas relativamente a cada uma das rotas especificadas e os seus sectores, entre as empresas de transporte aéreo designadas envolvidas, e este acordo será, sempre que possível, obtido através do mecanismo de fixação de tarifas da Associação de Transporte Aéreo Internacional.
- b) As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes nos termos das leis e práticas da respectiva Parte Contratante, pelo menos sessenta (60) dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, mediante o acordo das referidas autoridades.
- c) A aprovação poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das Autoridades Aeronáuticas expressar a desaprovação no prazo de trinta (30) dias contados a partir da data da proposta nos termos do nº 3, b) deste Artigo, as tarifas serão consideradas como tendo sido aprovadas. Se houver redução do prazo da proposta como previsto no nº 3, b), as Autoridades Aeronáuticas poderão acordar em que o prazo de notificação da desaprovação seja inferior a trinta (30) dias.
- d) Se uma tarifa não for acordada nos termos das disposições do nº 3, a) deste Artigo, ou se, no prazo aplicável nos termos do nº 3, c) deste Artigo, uma das Autoridades Aeronáuticas notificar a outra Autoridade Aeronáutica da sua desaprovação relativamente a uma tarifa acordada nos termos do nº 3, c) deste Artigo, as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes procurarão fixar a tarifa por comum acordo.
- e) Se as Autoridades Aeronáuticas não acordarem numa tarifa que lhes foi proposta nos termos do nº 3, b) deste Artigo, ou na fixação de uma tarifa nos termos do nº 3, d) deste Artigo, o diferendo será resolvido nos termos das disposições do Artigo 17º deste Acordo.
- f) As tarifas estabelecidas nos termos das disposições deste Artigo permanecerão em vigor até serem estabelecidas novas tarifas nos termos das disposições deste Artigo. Contudo, as tarifas não poderão ser prorrogadas, em virtude desta disposição, por mais de doze (12) meses após a data em que normalmente teriam expirado.

Artigo 9º
Encargos Aduaneiros

1. As aeronaves utilizadas pelas empresas de transporte aéreo designadas de uma das Partes Contratantes em serviços internacionais, o seu equipamento normal, o combustível, os lubrificantes, as peças sobressalentes incluindo motores e as provisões de bordo (incluindo mas não limitadas a artigos tais como alimentos, bebidas e tabaco) que se encontrem a bordo dessas aeronaves, serão isentos, pela outra Parte Contratante, de todos os encargos aduaneiros, imposto de consumo e taxas e encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, desde que esses equipamentos e abastecimentos permaneçam a bordo das aeronaves.

2. O equipamento normal, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes, as provisões de bordo, as reservas de bilhetes impressos e conhecimentos de carga trazidos para a área da outra Parte Contratante pela empresa de transporte aéreo designada ou embarcados nas aeronaves utilizadas por aquela empresa de transporte aéreo designada e destinados unicamente ao uso a bordo dessas aeronaves na exploração de serviços internacionais serão isentos pela outra Parte Contratante de encargos aduaneiros, impostos de consumo e taxas e encargos similares não baseados no custo de serviços fornecidos à chegada, nos termos das leis e dos regulamentos em vigor de cada uma das Partes Contratantes, ainda que estes abastecimentos devam ser utilizados numa parte da viagem efectuada sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados.

3. Pode ser exigido que os artigos mencionados nos nºs 1 e 2 deste Artigo sejam postos sob a supervisão ou controlo das autoridades competentes.

4. O equipamento normal de voo, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes, as provisões de bordo que se encontrem a bordo de aeronaves de uma das Partes Contratantes poderão apenas ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias da outra Parte Contratante, que podem exigir que esses materiais sejam postos sob a sua supervisão até serem reexportados ou de outra forma dispostos nos termos dos regulamentos alfandegários.

5. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito directo através da área de uma das Partes Contratantes estarão sujeitos apenas a um controlo alfandegário e de imigração muito simplificado. A bagagem e a carga em trânsito directo estarão isentos de encargos aduaneiros e outras taxas similares.

Artigo 10º
Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. As Partes Contratantes deverão, em particular, actuar em conformidade com as disposições da Convenção Referente a Infrações 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 mutuamente, 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, bem como outras ameaças 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 de Aviação Civil Internacional, designadas como Anexos à Convenção. As Partes Contratantes exigirão que 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 constantes do nº 3 deste Artigo, aplicadas pela outra Parte Contratante à entrada, saída ou permanência na área da outra Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas apropriadas 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 solicitação da outra Parte Contratante, relativa à tomada, na sua área, de razoáveis medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica à aviação civil.

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 pôr 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 às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, relatórios estatísticos periódicos ou outros, que possam ser razoavelmente exigidos para a avaliação da 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 pela empresa de transporte aéreo nos serviços acordados.

Artigo 12º
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Os certificados de aeronavegabilidade, as qualificações e as licenças, emitidos ou tomados válidos por uma das Partes Contratantes serão, durante o seu prazo de validade, reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante.

2. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer como válidas, relativamente a voos efectuados sobre a sua área, as qualificações e licenças concedidas aos seus próprios residentes, no caso de Macau ou, no caso da República da Coreia, aos seus próprios nacionais ou tornadas válidas para os mesmos pela outra Parte Contratante ou por terceiras partes.

Artigo 13º
Transferência de Rendimentos

As empresas de transporte aéreo designadas de Macau terão o direito de converter e transferir para Macau, a pedido, os excedentes dos rendimentos locais sobre as despesas realizadas localmente. As empresas de transporte aéreo designadas da República da Coreia terão o direito de converter e transferir para a República da Coreia, a pedido, os excedentes dos rendimentos locais sobre as despesas realizadas localmente. A conversão e a transferência serão permitidas sem restrições, à taxa de câmbio aplicável às transacções correntes em vigor no momento em que os rendimentos são apresentados para conversão e transferência, de acordo com as leis e os regulamentos das Partes Contratantes.

Artigo 14º
Representação da Empresa de Transporte Aéreo

1. As empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte Contratante poderão, nos termos das leis e dos regulamentos da outra Parte Contratante respeitantes à entrada, residência e contratação, trazer e manter, na área da outra Parte Contratante, o seu próprio pessoal de gestão, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário para o fornecimento de serviços aéreos.

2. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes terão o direito de proceder à venda de transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, directamente e, por sua opção, através dos seus agentes. As empresas de transporte aéreo terão o direito de vender os referidos transportes e qualquer pessoa poderá comprá-los em moeda local ou em qualquer moeda livremente convertível.

Artigo 15º
Taxas de Utilização

1. O termo "taxa de utilização" significa uma taxa cobrada a empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes ou por estas autorizadas, pelo fornecimento de infra-estruturas aeroportuárias ou de infra-estruturas de navegação aérea, incluindo serviços e infra-estruturas relacionados, a aeronaves, sua tripulação, passageiros e carga.

2. 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 as impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo que explorem serviços aéreos internacionais similares.

3. Cada uma das Partes Contratantes incentivará, sempre que possível, a realização de consultas entre as suas autoridades responsáveis pela aplicação de taxas e as empresas de transporte aéreo que utilizem os serviços e infra-estruturas, através das organizações que representam as empresas de transporte aéreo. Cada uma das Partes Contratantes incentivará, ainda, a troca de informação apropriada relativa a taxas de utilização, entre as autoridades responsáveis pela aplicação das taxas e as empresas de transporte aéreo.

Artigo 16º
Consultas

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a todo tempo, solicitar consultas relativas à implementação, interpretação, aplicação ou modificação deste Acordo. As consultas, que poderão ser efectuadas entre as Autoridades Aeronáuticas, terão início no prazo de sessenta dias contados a partir da data de recepção, pela outra Parte Contratante, do pedido escrito, salvo se diversamente estabelecido pelas Partes Contratantes.

Artigo 17º
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 uma resolução do diferendo pela via da negociação, poderão submetê-lo a uma pessoa ou órgão por elas acordado ou, a pedido de uma das Partes Contratantes, o diferendo será submetido, para decisão, a um tribunal composto de três árbitros, constituído da seguinte forma:

a) No prazo de trinta dias após a recepção do pedido de arbitragem, cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro. Um nacional de um Estado que possa ser considerado neutro relativamente ao diferendo, que actuará como 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, no prazo anteriormente especificado, um dos árbitros não tiver sido nomeado, uma das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional que proceda à nomeação necessária no prazo de trinta dias. Se o Presidente considerar que é um nacional de um Estado que não pode ser considerado neutro relativamente ao diferendo, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo fundamento, procederá à nomeação.

3. Exceptuando as disposições seguintes deste Artigo ou se diversamente acordado pelas Partes Contratantes, o tribunal estabelecerá os limites da sua jurisdição e estabelecerá os seus próprios procedimentos. Por decisão do tribunal ou a pedido de uma das Partes Contratantes, será convocada uma reunião para determinar os assuntos precisos a serem arbitrados e os procedimentos específicos a seguir. No prazo máximo de trinta dias após a constituição definitiva do tribunal.

4. Salvo se diversamente acordado pelas Partes Contratantes ou decidido pelo tribunal, cada uma das Partes Contratantes submeterá um memorando no prazo de 45 dias após

a constituição definitiva do tribunal. As respostas serão apresentadas após 60 dias. O tribunal convocará uma audiência a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes, ou, por sua opção, no prazo de trinta dias após a data em que devem ser apresentadas as respostas.

5. O tribunal procurará proferir uma decisão escrita no prazo de trinta dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, após a data de apresentação de ambas as respostas. A decisão será tomada por maioria.

6. As Partes Contratantes poderão apresentar pedidos de clarificação da decisão no prazo de 15 dias após a sua recepção e a clarificação será apresentada 15 dias após o pedido.

7. A decisão do tribunal é vinculativa das Partes Contratantes.

8. Cada uma das Partes Contratantes suportará os custos do árbitro que nomear. Os outros custos do tribunal serão partilhados igualmente pelas Partes Contratantes, incluindo quaisquer despesas efectuadas pelo Presidente ou Vice-Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional nos termos do n.º 2. b) deste Artigo.

Artigo 18º Modificações

Sempre que uma das Partes Contratantes deseje modificar qualquer disposição deste Acordo, a modificação, desde que 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 19º Denúncia

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a todo o momento, notificar a outra Parte Contratante, por escrito, da sua decisão de denunciar este Acordo. O Acordo terminará à meia-noite (no local da recepção da notificação), imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recepção da notificação, salvo se esta for retirada por comum acordo antes do termo desse prazo.

Artigo 20º Registo na OACI

Este Acordo e quaisquer modificações ao mesmo serão registados na Organização de Aviação Civil Internacional.

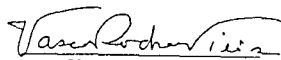
Artigo 21º Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor no dia em que as Partes Contratantes se tenham notificado por escrito que os procedimentos necessários foram concluídos.

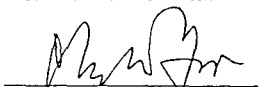
EM FÉ DE QUE os signatários, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em duplicado em Seul aos 3 de Abril de 1997, em português, chinês, coreano e inglês. Os quatro textos são igualmente autênticos. Em caso de divergência na interpretação, prevalecerá o texto inglês.

PELO GOVERNO
DE MACAU


Vasco Rocha Vieira
Governador

PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA DA COREIA


Yoo Chong-Ha
Ministro dos Negócios Estrangeiros

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Rota I

Rotas para a exploração de serviços em ambas as direcções pelas empresas de transporte aéreo designadas de Macau.

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Macau	Pontos	Um ponto na República da Coreia	Um ponto no Japão, um ponto a seleccionar livremente

Rota II

Rotas para a exploração em ambas as direcções pelas empresas de transporte aéreo designadas da República da Coreia.

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Pontos na República da Coreia	Pontos	Macau	Um ponto na Ásia, um ponto a seleccionar livremente

1. Pontos em Hong Kong, Taiwan e no interior da China não podem ser servidos como pontos intermediários ou pontos além.

2. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes poderão, em todos ou quaisquer voos, omitir paragens em qualquer um dos pontos mencionados anteriormente, desde que os serviços acordados na rota comecem nos pontos de origem nas respectivas áreas.

3. A especificação dos pontos intermediários e além que não os mencionados na respectiva coluna de Pontos Além das Rotas I e II para o exercício de quintas liberdades de tráfego de/para esses pontos será acordada entre ambas as Autoridades Aeronáuticas.

4. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes poderão explorar serviços combinando pontos de destino e intermediários e pontos além, sem exercer quintas liberdades de tráfego.

5. As empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes poderão exercer os seus próprios direitos de escala intermédia ("stopover") entre pontos de destino e pontos além a serem designados pelas Autoridades Aeronáuticas.

澳門政府和 大韓民國政府航班協定

澳門政府經葡萄牙主管主權機構正式授權並經中華人民共和國政府同意，和大韓民國政府(以下稱為“締約雙方”)，

希望締結一項協定，為在澳門和大韓民國之間的航班確定框架，

達成協議如下：

第一條 定義

除非文中另有要求，本協定中：

(一)“航空當局”一詞在澳門方面指民航局,在大韓民國方面指建設和運輸部部長,或對雙方而言,授權執行上述職權或類似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四條獲得指定和授權的一家空運企業;

(三)“地區”一詞在澳門方面,包括澳門半島,氹仔島和路環島,在大韓民國方面,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(以下稱之為公約)第二條中“領土”的含意;

(四)“航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”具有公約第九十六條為它們規定的含意;

(五)“本協定”一詞指包括附件和對其或本協定的任何修改。

第二條 適用於國際航班的公約的規定

締約雙方在執行本協定時,其作法應符合公約的規定,包括附件和適用於締約雙方的對公約或對附件的任何修改,只要這些規定適用於國際航班。

第三條 權利的授予

一.締約一方給予締約另一方在其國際航班方面的下列權利:

(一)飛越其地區而不降落的權利;

(二)在其地區作非運輸業務性經停的權利。

二.締約一方給予締約另一方隨後在本協定中規定的權利,以便在本協定附件有關航線表規定航線上經營國際航班。此種航班和航線以下分別稱之為“協議航班”和“規定航線”。締約一方指定空運企業在規定航線上經營協議航班時,除了本條第一款規定的權利之外,有權在締約另一方地區內經停,以便上下所載運的前往和來自下列地點的旅客、行李和貨物包括郵件:

(一)締約一方地區,和

(二)締約雙方航空當局隨時同意的此種中間點和以遠點。

三.本條規定不應被視為給予締約一方指定空運企業為了取酬或出租,在締約另一方地區內裝載旅客、行李、貨物,包括郵件前往該締約另一方地區內另一地點的權利。

第四條 指定和授權空運企業

一.締約一方有權書面指定一家或多家空運企業在規定航線上經營協議航班和撤銷或改變此種指定。

二.締約另一方在收到此項指定后,在不違反本條第三款和第四款規定的情況下,應毫不延誤地向指定的一家空運企業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一家空運企業向其証實,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制定的條件。

四.(一)澳門政府如果未能滿意該空運企業的所有權和有效管理權屬於大韓民國或其國民,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三條第二款中所規定的權利附加它認為必要的條件。

(二)大韓民國政府如果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三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獲得許可,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。

第五條 適用法律和規定

一.締約一方關於從事國際航行的飛機或在其上空飛行的此種飛機進出其地區的法律和規定,均在該飛機進出其地區和在該締約一方地區內時適用於締約另一方指定空運企業的飛機。

二.締約一方關於旅客、機組、貨物或郵件入境、停留、過境或出境其地區的法律和規定,諸如入境和出境、移民和移居、海關、貨幣、健康和檢疫的手續,應適用於在締約一方地區的締約另一方指定空運企業飛機載運的旅客、機組、貨物或郵件。

第六條 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,暫停締約另一方一指定空運企業行使本協定第三條第二款規定的權利,或對行使這些權利規定其認為必要的條件,如果:

(一).1.對澳門政府而言,如果該空運企業的主要所有權和有效控制權不屬於大韓民國或其國民;或

2.對大韓民國政府而言,如果該空運企業不在澳門註冊和以澳門為主要經營地;

(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)如該空運企業在其它方面未能按照本協定所規定的條件經營。

二. 除非為防止進一步違反法律和規定, 必須立即撤銷或暫停經營許可或暫停行使本條第一款所述的權利或對此規定條件, 此種權利應在與締約另一方協商之後方可行使。

第七條 經營協議航班的原则

一. 締約雙方指定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, 以免不適當的影響后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并將以按合理載運比例, 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作為其主要目的。除在指定空運企業的締約一方地區的地點之外, 在規定航線上地點上下客貨包括郵件的運載規定, 應根據運力需與下列各點相聯系的總原則予以規定:

(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運輸航班之后, 協議航班途經地區的運輸需要; 和

(三) 聯程航班經營的需要。

第八條 運 價

一. 在下列各款中, “運价”一詞指為運輸旅客和貨物支付的价格和採用這些价格的條件, 包括代理和其它附屬服務的价格和條件。但不包括運輸郵件的報酬和條件。

二. 協議航班的運价應在合理的水平上制定, 適當考慮所有有關因素, 包括協議航班的經營成本、合理利潤、航班特點, 諸如速度和服務標準, 以及規定航線上任何航段上其它空運企業的運价。

三. 運价應根據下列規定制定:

(一) 本條第二款所述的運价, 連同和它們相關使用的代理手續費費率, 如可能, 應由有關指定空運企業針對每一規定航線和航段商定。在可能的情況下, 應通過國際航空運輸協會運价制定機構達成此種協議。

(二) 按此協議的運价應按各締約方法律和作法可能的要求, 在其擬議實施之日至少六十天之前提交締約雙方航空當局批准。在特殊情況下, 經上述當局商定, 該期限可以縮短。

(三) 運价的批准可以明確地作出。如果一方航空當局自根據本條第三款第(二)段提交之日三十天內沒有表示不批准, 這些運价應被視為已經批准。在第三款第(二)段規定的提交期限縮短的情況下, 航空當局可以同意在期限內必須通知的任何不批准的期限將少于三十天。

(四) 如果不能按照本條第三款第(一)段就一項運价達成協議, 或者如果在本條第三款第(三)段適用的期限過程中, 一方航空當局向另一方航空當局發出通知, 不批准按照本條第三款第(三)段規定協議的一項運价, 締約雙方航空當局應努力通過相互協議確定運价。

(五) 如果雙方航空當局不能同意根據本條第三款第(二)段提交給其的任何運价, 或根據本條第三款第(四)段確定任何運价, 爭議應按照本協定第十七條的規定予以解決。

(六) 根據本條規定制定的運价應持續有效, 直至制定一項新的運价。但是, 一項運价不應由于本款而在其已經失效之日之后延長超過十二個月。

第九條 海關關稅

一. 締約一方指定空運企業經營國際航班的飛機、其正常設備、燃油、潤滑油、零備件包括發動機和在此種飛機上的機上供應品(包括但不限於諸如食品、飲料和煙草等), 應免除所有關稅、消費稅以及并非基于抵達時提供服務費用的類似費或收費, 條件是此等設備和供應品必須留置在飛機上。

二. 指定空運企業運進締約另一方地區或裝上該指定空運企業經營的飛機純供此種飛機經營國際航班使用的機上正常設備、零備件、燃油和潤滑油、飛機供應品、印制的客票和貨運單, 締約另一方應根據各自締約一方有效的法律和規定, 免除海關關稅、消費稅以及并非基于抵達時提供服務費用的類似費或收費, 即使這些供應品是在裝上飛機締約一方地區上空完成的旅途的任何航段上使用。

三. 本條第一款和第二款所述物品可被要求置於有關當局監管或控制之下。

四. 締約一方指定空運企業飛機上的正常機上設備、零備件、燃油和潤滑油、飛機供應品, 只有在該締約一方海關當局同意之后, 方可在締約另一方地區內卸下, 該當局可以要求將這些物品置於其監管之下直至它們重新出口或按照海關的規定另行處理。

五. 直接過境締約一方地區的旅客、行李和貨物, 最多應置于非常簡化的海關和移民控制之下。直接過境的行李和貨物應免除海關關稅和其它類似稅捐。

第十條 航空保安

一. 締約雙方重申保障民航安全不受非法行為干擾為其相互的義務構成本協定的一個組成部分。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和一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約的規定。

二. 締約雙方應根據請求相互提供一切實際可行的協助, 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. 締約雙方在相互的關係中, 應遵守國際民航組織所制定和指定為國際民航公約附件的適用航空保安規定。締約雙方須要求, 締約各方注冊的飛機經營機構或以其地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營機構以及其地區的機場經營機構的運作符合該等航空保安規定。

四. 締約雙方同意, 可以要求該等飛機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時遵守締約另一方要求的上述第三款所述的航空保安規定。締約雙方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施, 以保護飛機和在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、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而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、飛機旅客、及機組、機場及飛機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 提供統計

締約一方航空當局應按締約另一方航空當局要求, 向其提供此種定期或為審查本條首先提及締約方指定空運企業在協議航班上提供的運力而合理所需的其它統計說明。此種說明應包括確定這些空運企業在協議航班上載運業務數量所需的情報。

第十二條 承認證件和執照

一. 締約一方頒發或核准有效的適航證、資格證和執照, 締約另一方應在其有效期內承認其有效。

二. 締約一方對締約另一方或任何其它第三方為在其地區上空飛行, 發給對澳門而言其自己的居民, 或對大韓民國而言其自己的國民, 或為他們核准有效的資格證和執照, 保留拒絕承認其有效的權利。

第十三條 匯出收入

澳門指定空運企業有權在要求時將當地的收支余額兌換和匯回澳門。大韓民國指定空運企業有權在要求時將當

地的收支余額兌換和匯回大韓民國。兌換和匯款應根據締約雙方的法律和規定, 按此種收入兌換和匯款時適用的有效兌換比價不加限制地進行。

第十四條 空運企業代表機構

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要的其自己的管理、技術、操作和其他專業人員。

二. 締約一方指定空運企業有權在締約另一方的地區內直接, 或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, 以及任何個人均可自由地使用當地貨幣, 或任何可自由兌換貨幣購買此種運輸。

第十五條 使用費

一. “使用費”一詞指主管當局為提供機場地產或設施或航空導航設施, 包括有關飛機、其機組、旅客和貨物的服務和設施向空運企業收取或准許收取的費用。

二. 締約一方向締約另一方指定空運企業或空運企業收取或准許收取的使用費不應高于向其自己經營類似國際航班的空運企業所收取的使用費。

三. 締約一方應鼓勵其主管收費當局和使用服務和設施的空運企業, 在可行的情況下通過空運企業代表機構協商。締約一方還將鼓勵主管收費當局和空運企業交換有關使用費的情報。

第十六條 協商

締約一方可隨時就本協定的執行、解釋、應用或修改要求協商。此種協商, 可以在航空當局之間舉行, 除非締約雙方另有協議, 應在自締約另一方收到要求之日起六十天期限之內開始。

第十七條 解決爭議

一. 如果締約雙方就本協定的解釋或應用發生任何爭議, 締約雙方首先應設法通過談判加以解決。

二. 如果締約雙方未能通過談判解決爭議, 它們可以將該爭議交由它們可能同意的某人或機構, 或按締約任何一方的要求, 將該項爭議提交給一個按以下方式由三名仲裁員組成的仲裁庭裁決:

(一) 自收到仲裁要求后三十天內, 締約一方各委任一名仲裁員。一名在此項爭議中能夠視為中立國家的國民, 由締約雙方在委任第二名仲裁員的六十天內, 通過協議委任作為第三名仲裁員, 並將作為仲裁庭的主席。

(二)如果在上述規定的時間期限內,沒有作出任何委任,締約任何一方可要求國際民航組織理事會主席在三十天內作出必要的委任。如果該主席認為他系一個在爭議中不可視為中立國家的國民,沒有因該理由失去資格的最資深副主席將作出委任。

三.除非本條中再有規定或締約雙方另有協議,仲裁庭將確定其管轄範圍和制定其自己的程序。按仲裁庭的決定或締約任何一方的要求,應在仲裁庭完全成立之後不遲于三十天,舉行會議以確定仲裁的確切問題和遵循的具體程序。

四.除非締約雙方另有協議或仲裁庭另有規定,每一方應在仲裁庭完全成立之後四十五天之內提交一備忘錄。答复將在六十天後作出。仲裁庭應在締約任何一方要求之時或由其選擇在答复到期後三十天之內舉行聽證會。

五.仲裁庭應試圖在聽證會結束之後,或如果未舉行聽證會,在兩份答复提交之後,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後十五天之內提出澄清裁決的要求以及此種澄清應在此項要求的十五天之內發出。

七.仲裁庭的裁決對締約雙方具有約束力。

八.締約一方負責其委任的仲裁員的開支。仲裁庭的其它開支,包括國際民航組織理事會主席或副主席執行本條第二款第(二)段所發生的任何費用將由締約雙方均攤。

第十八條 修 改

如締約一方認為需要修改本協定的任何規定,此種修改,如在締約雙方之間商定,可以自商定之日起臨時適用并在締約雙方書面確認之後生效。

第十九條 終 止

締約一方可隨時書面通知締約另一方其終止本協定的決定。本協定自締約另一方收到此項通知之日起接近一周年的午夜時分終止(收到通知的地點),除非在本期限到期之前協議撤銷該通知。

第二十條 向國際民航組織登記

本協定和對其所作的任何修改必須向國際民航組織登記。

第二十一條 生 效

本協定自締約雙方相互書面通知任何必要的手續已經完成之時生效。

下列代表,經其各自政府正式授權,已在本協定上簽字為証。

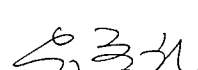
本協定一式兩份,于一九九七年四月十三日在漢城用中文、葡萄牙文、韓文和英文寫成,四種文本同等作准。遇有分歧時,以英文為準。

澳 門 政 府
代 表



韋奇立
總 督

大韓民國政府
代 表



柳宗夏
外交部長

附 件 航 線 表

航線一

澳門指定空運企業經營的往返航線:

始發點	中間點	目的點	以遠點
澳 門	地 點	大韓民國 境內一點	日本一點 自選一點

航線二

大韓民國指定空運企業經營的往返航線:

始發點	中間點	目的點	以遠點
大韓民國 境內多點	地 點	澳 門	亞洲一點 自選一點

一.香港、台灣和中國內地的地點不得作為中間點或以遠點經營。

二.締約雙方指定空運企業可以在任何或全部航班上不降停上述任何地點,條件是規定航線上的協議航班從各自地區內的始發點始發。

三.除了在航線一和航線二各自以遠點一欄中出現的地點之外,規定中間點和以遠點以便為前往/來自這些地點行使第五種業務權應由雙方航空當局商定。

四.締約一方指定空運企業可以將目的地和中間點以及以遠點結合起來經營航班,但不行使第五種業務權。

五.締約一方指定空運企業可以在目的地和一方航空當局提名的以遠點之間行使中途分程權。

**AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF MACAU
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA
CONCERNING AIR SERVICES**

The Government of Macau, being 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 Republic of Korea (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

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

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 the Republic of Korea, the Minister of Construction and Transportation, or, in both cases, any person or body authorized to perform above-mentioned authorities or similar functions;
- b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 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 the 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 (hereinafter referred to as the Convention);
- d) The term "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

**Article 2
Provisions of the Convention
Applicable to International Air Services**

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

**Article 3
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 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.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the rights of taking on board, in the area of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

**Article 4
Designation and Authorization 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 authorizations.

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 fulfill 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 authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3.2 of this Agreement; in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Republic of Korea or its nationals.

b) The Government of the Republic of Korea 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 deems necessary on the exercise by a designated airline of the right specified in Article 3.2 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 authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

**Article 5
Application of Laws and Regulations**

1. The laws and regulations of one Contracting Party concerning entry into or departure from its area of an aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that area shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from and while within the area of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in, transit through or departure from its area of passengers, crew, cargo and mail, such as those concerning the formalities of entry and exit, of emigration and immigration, customs, currency, medical and quarantine measures, shall be applied to the passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while within the area of the first Contracting Party.

**Article 6
Revocation or Suspension
of Operating Authorization**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3.2 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 Republic of Korea or its nationals; or

- b) in the case of the Government of the Republic of Korea, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau;
- 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 authorization 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 7 Principles Governing Operation of the 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 provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision 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 airlines. 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, taking into account the other transport services established by the airlines of the States comprising the region; and
- c) The requirements of through airline operation.

Article 8 Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including price and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and condition for the carriage of mail.

2. The tariffs on any agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of services such as standards of speed and accommodation, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

3. The tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions:

- a) The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.
- b) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties as may be required by the laws and practices of the respective Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
- c) This approval may be given expressly. If neither of the Aeronautical Authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph 3 b) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 b), the Aeronautical Authorities

may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

- d) If a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 3 a) of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 3 c) of this Article, one Aeronautical Authorities gives the other Aeronautical Authorities notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3 c) of this Article, the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall try to determine the tariff by mutual agreement.
- e) If the Aeronautical Authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 b) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 3 d) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.
- f) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

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 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, and airway bills introduced into the area of the other Contracting Party by 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 from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, in accordance with the laws and regulations in force of each Contracting Party, 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 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 re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

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. 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 information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 12 Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights over its own area, certificates of competency and licenses granted to its own residents in the case of Macau and to its own nationals in the case of the Republic of Korea or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other third party.

Article 13 Transfer of Earnings

The designated airlines of Macau shall have the right to convert and remit to Macau on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Republic of Korea shall have the right to convert and remit to the Republic of Korea on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted 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 in accordance with laws and regulations of the Contracting Parties.

Article 14 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 15 User Charges

1. 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.

2. 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.

3. Each Contracting Party shall encourage consultation between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities where practicable through the airlines representative organizations. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 16 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 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 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 18 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 19 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 20 Registration with International Civil Aviation Organization

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

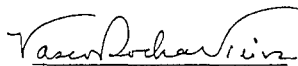
Article 21 Entry into Force

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.

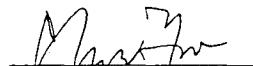
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Seoul this 3th day of April 1997, in the Portuguese, Chinese, Korean and English languages, four texts being equally authentic. In case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF MACAU


Vasco Rocha Vieira
Governor

FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF KOREA


Yoo Chong-Ha
Minister of Foreign Affairs

ANNEX ROUTE SCHEDULE

Route I

Routes for the operation in both directions by the designated airlines of Macau.

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Macau	Points	One point in the Republic of Korea	One point in Japan, one point to be freely selected

Route II

Routes for the operation in both directions by the designated airlines of the Republic of Korea.

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in the Republic of Korea	Points	Macau	One point in Asia, one point to be freely selected

1. Points in Hong Kong, Taiwan and inland of China may not be served either as intermediate points or as points beyond.

- The designated airlines of both Contracting Parties may, on all or any flight, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begin at points of origin in the respective areas.
- The specification of intermediate and beyond points other than those appearing in the respective column of Points Beyond for Route I and II for exercising 5th freedom traffic rights to/from such points shall be agreed upon between both Aeronautical Authorities.
- The designated airlines of each Contracting Party may operate services, combining points of destination and intermediate and beyond points without exercising 5th freedom traffic rights.
- The designated airlines of each Contracting Party may exercise own stopover rights between points of destination and points beyond to be nominated by either Aeronautical Authorities.

마카오 정부와 대한민국 정부간의 항공업무에 관한 협정

포르투갈공화국의 권한있는 주권기관에 의하여 정당히 위임받고 중화인민공화국 정부의 동의를 받는 마카오 정부와 대한민국 정부(이하 "체약당사자"라 한다),

마카오와 대한민국간의 항공업무의 기반을 제공하기 위한 협정체결을 희망하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 정 의

문맥에 따라 달리 해석되지 아니하는 한, 이 협정의 목적상,

- '항공당국'이라 함은 마카오의 경우에는 민간항공국 그리고 대한민국의 경우에는 건설교통부장관, 또는, 상기 언급된 당국의 권한을 위임받거나 이와 유사한 기능을 수행하도록 권한을 위임받은 개인이나 기관을 말한다.
- '지정항공사'라 함은 이 협정 제4조에 따라 지정되어 운항허가를 받은 항공사를 말한다.
- '지역'이라 함은 마카오의 경우 마카오반도, 타이파 및 콜로안 군도를 포함하며, 대한민국의 경우 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약(이하 '협약'이라 한다) 제2조의 '영역'에 부여된 의미를 가진다.
- '항공업무', '국제항공업무', '항공사' 및 '비운수목적 착륙'은 협약 제96조에서 각각 부여된 의미를 가진다.
- '이 협정'이라 함은 협정 부속서와 협정 또는 부속서에 대한 모든 개정안을 포함한다.

제 2 조 국제항공업무에 적용가능한 협약 규정

이 협정을 이행함에 있어, 체약당사자는 쌍방에 적용되는 협약과 부속서 그리고 협약 또는 부속서 개정의 재규정이 국제항공업무에 적용될 수 있는 경우, 동 규정을 준수한다.

제 3 조 제권리의 부여

1. 각 체약당사자는 타방에게 국제항공업무와 관련하여 다음의 권리를 부여한다

- 타방 체약당사자의 지역을 통과하는 무착륙비행권리
- 비운수목적적으로 동 지역에 착륙하는 권리

2. 각 체약당사자는 이 협정 부속서의 관련부분에 명시된 노선에서 국제항공 업무를 운영하기 위하여 이하 이 협정에 규정된 제권리를 타방 체약당사자에게

부여한다. 이러한 업무 및 노선은 이하에서 각각 “합의된 업무” 및 “특정노선”이라 한다. 특정노선에서 합의된 업무를 수행함에 있어, 각 계약당사자에 의하여 지정된 항공사는 제1항에 명시된 제권리에 더하여 다음 지역으로부터 또는 다음 지역으로 운송되는 승객·수하물·우편물 및 화물을 싣거나 내리기 위하여 타방 계약당사자의 지역내에 착륙할 권리를 향유한다.

가. 첫번째 계약당사자의 지역

나. 양 계약당사자의 항공당국간에 수시로 합의되는 중간 또는 이원 지정다. 제2항의 어떠한 규정도 일방 계약당사자의 지정항공사에 대하여 유상 또는 전세로 타방 계약당사자의 지역내 한지점에서 유상 또는 전세로 목적으로 동 타방 계약당사자의 다른 지점으로 승객·수하물·화물 및 우편물을 싣을 권리를 부여하는 것으로 간주되지 아니한다

제 4 조

항공사 지정 및 운항허가

1. 각 계약당사자는 타방 계약당사자에게 서면으로 특정노선에서 합의된 업무를 운영할 1개 또는 복수의 항공사를 지정하거나 또는 그러한 지정을 철회·변경할 권리를 지닌다.
2. 그러한 지정통보가 접수되는 즉시, 타방 계약당사자는 제3항 및 제4항의 규정에 따를 것을 조건으로 동 지정항공사에 대하여 지체없이 적절한 운항허가를 부여한다.
3. 일방 계약당사자의 항공당국은 타방 계약당사자의 지정된 항공사에 대하여 국제항공업무의 운영에 있어 동 당국이 통상적으로 그리고 합리적으로 적용하는 법령에 의하여 규정된 조건들을 동 항공사가 이행할 능력이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.
4. 가. 마카오 정부는 타방 계약당사자의 지정항공사에 대한 실질적 소유와 실질적 지배가 대한민국 또는 대한민국 국민에 속하여 있지 아니한 경우 제2항에 규정된 운항허가 부여를 거부하거나 또는 이 협정 제3조2항에 규정된 제권리를 지정항공사가 행사함에 있어 필요한 것으로 간주되는 조건을 부과할 권리를 지닌다.
나. 대한민국 정부는 타방 계약당사자의 지정항공사가 마카오에서 설립되거나 주 영업소가 마카오에 소재하고 있지 아니한 경우 제2항에 규정된 운항허가 부여를 거부하거나 또는 이 협정 제3조2항에 규정된 제권리를 지정항공사가 행사함에 있어 필요한 것으로 간주되는 조건을 부과할 권리를 지닌다.
5. 항공사가 상기에 따라 지정되고 운항허가를 받은 경우에 동 항공사는 이 협정의 적용가능한 제규정 준수를 조건으로 합의된 업무를 개시할 수 있다.

제 5 조

법령의 적용

1. 국제항행에 종사하는 항공기의 일방 계약당사자 지역내의 입·출국 및 상공비행 등을 규율하는 동 계약당사자의 법령은 타방 계약당사자 지정항공사의 항공기에 적용되며, 동 항공기는 전기 일방 계약당사자 지역으로 또는 지역밖으로의 입·출국 및 동 지역내 체류시 이를 준수하여야 한다.
2. 입국·출국·국내이민·해외이민·세관·통화 및 의료·검역 조치에 대한 규정과 관련된 일방 계약당사자의 법령으로서 여객·승무원·화물 및 우편물의 일방 계약당사자 지역내의 입·출국·통과 또는 체류를 규율하는 법령은 타방 계약당사자의 항공기가 동 일방 계약당사자 지역에 머무르는 동안 동 항공기의 여객·승무원·화물 또는 우편물에 적용된다.

제 6 조

운항허가의 철회 또는 정지

1. 각 계약당사자는 다음과 같은 경우에 운항허가를 철회 또는 정지하거나 타방 계약당사자에 의하여 지정된 항공사가 이 협정 제3조2항에 명시된 제권리를

행사하는 것을 정지하거나 또는 그러한 제권리를 행사함에 있어 필요한 것으로 간주되는 조건을 부과할 수 있는 권리를 지닌다.

가. 1) 마카오 정부의 경우 대한민국 지정항공사의 실질적

소유와 실질적 지배권이 대한민국 또는 대한민국 국민에 속하여 있지 아니한 경우

2) 대한민국 정부의 경우 마카오 지정항공사가 마카오에서 조직되고 주 영업소가 마카오내에 소재하지 아니한 경우

나. 동 항공사가 상기 권리를 부여한 계약당사자의 법령을 준수하지 아니한 경우

다. 동 항공사가 이 협정에 규정된 제 조건을 준수하여 운영하지 아니한 경우

2. 제1항에 규정된 운항허가의 철회·정지나 권리행사의 정지 또는 조건부과를 위한 즉각적인 조치는 그것이 더 이상의 법령침해 방지를 위하여 필요하지 아니한 경우 타방 계약당사자와의 협의후에만 취한다.

제 7 조

합의된 업무의 운영을 규율하는 원칙

1. 양 계약당사자의 지정항공사는 특정노선에서 합의된 업무를 운영함에 있어서 공정하고 균등한 기회를 지닌다.
2. 각 계약당사자의 지정항공사는 합의된 업무를 운영함에 있어 타방 계약당사자의 지정항공사가 동일 노선의 전부 또는 일부 구간에서 제공하는 업무에 부당하게 영향을 미치지 아니하도록 타방 계약당사자 지정항공사의 이익을 고려한다.
3. 계약당사자의 지정항공사가 제공하는 합의된 업무는 특정노선에서의 공공의 운송수요와 밀접한 관계를 가져야 하며 동 항공사를 지정한 계약당사자의 지역을 출발지나 목적지로 하는 승객·화물 및 우편물의 수송에 대하여 현재의 필요와 합리적으로 기대되는 예상수요를 충족하는 합리적인 적재율로 제공하는 것을 일차적 목표로 한다. 전기 항공사를 지정한 계약당사자의 지역내의 지점외의 특정 노선상의 지점에서 신거나 내려진 승객·화물 및 우편물의 운송과 관련하여, 동 운송을 위한 공공력은 다음과 관련된 일반원칙에 따라 이루어져야 한다.
가. 상기 항공사를 지정한 계약당사자 지역을 출발지 또는 목적지로 하는 운송 수요
나. 합의된 업무의 운항시 통과지역 국가들의 항공사에 의하여 개설된 여타 운송업무를 고려한 동 지역에서의 운송 수요
다. 직통 항공운항 수요

제 8 조

운임

1. 다음 항의 목적상, 운임이라 함은 승객 및 화물의 운송에 대하여 지불되는 가격과 동 가격이 적용되는 제반 조건 및 우편물 운송에 대한 보상과 조건을 제외한 대리업무 및 기타 부수업무에 대한 가격 및 조건을 말한다.
2. 모든 합의된 업무에 대한 운임은 운영비·적정 이윤·속도 및 편의 시설 수준과 같은 업무의 특성 및 특정노선의 일부구간에서의 다른 항공사의 운임 등을 포함한 모든 관련 요소를 적절히 고려하여 합리적인 수준에서 결정한다.
3. 운임은 다음 규정에 따라 결정한다
가. 제2항에 규정된 운임은 동 운임과 관련하여 적용되는 대리점 수수료율과 함께 각각의 특정노선 및 부분구간에 관하여 가능한 한 관련 지정 항공사들간에 합의되며, 그러한 합의는 가능한 한 국제항공운송협회의 운임 결정기구를 통하여 이루어진다.
나. 상기와 같이 합의된 운임은 동 운임 시행예정일로부터 최소한 60일 전에 각 계약당사자의 법률 및 관행이 요구하는 바에 따라 양 계약당사자의 항공당국에 승인을 위하여 제출된다. 특별한 경우 동 당국의 합의를 전제조건으로 이 기간은 단축할 수 있다.
다. 이러한 승인은 명시적으로 부여할 수 있다. 항공당국중 어느 일방도 제3항 나호의 규정에 의하여, 운임 제출일로부터 30일내에 불승인을 표명

하지 아니하는 경우 동 운임은 승인된 것으로 본다. 제3항 나호의 규정에 따라 제출기간이 단축되는 경우에는 항공당국은 불승인 통고기간을 30일 이내로 하는데 합의할 수 있다.

- 라. 운임이 제3항 가호 규정에 의하여 합의될 수 없는 경우 또는 제3항 다호에 따라 적용되는 기간 동안 일방 항공당국이 타방 항공당국에 제3항 다호의 규정에 의하여 합의된 운임의 불승인을 통보할 경우, 양 계약당사자의 항공당국은 상호 합의에 의하여 운임을 결정하도록 노력한다.
- 마. 항공 당국이 제3항 나호에 따라 제출된 운임이나 제3항 라호에 따른 운임의 결정에 합의하지 못하는 경우, 동 분쟁은 제17조의 규정에 따라 해결한다.
- 바. 이 조의 규정에 따라 설정된 운임은 새로운 운임이 설정될 때까지 유효하다. 다만 어떠한 운임도 이 항을 이유로, 그 효력이 이미 종료되었을 날로부터 12개월 이상은 연장되지 아니한다.

제 9 조 관 세

1. 일방 계약당사자의 지정항공사에 의하여 국제항공업무에 사용되는 항공기와 동 항공기의 정규장비·연료·운활유·엔진 및 예비부품과 동 항공기에 적재된 항공기 저장품(식품·음료 및 담배 등의 품목을 포함하나 이에 한정되지 않음)은 동 장비와 공급품이 동 항공기에 계속 적재되어 있는 경우 타방 계약당사자의 모든 관세·물품세 및 유사 비용 그리고 도착시 제공된 업무의 비용에 근거하지 아니한 부과금으로부터 면제된다.
2. 일방 지정항공사에 의하여 타방 계약당사자의 지역내로 반입되거나 동 항공사의 항공기에 적재되어 국제항공업무의 운영을 위해 동 항공기 기장 사용만을 목적으로 하는 정규장비·예비부품·연료·운활유·항공기 저장품·인쇄된 티켓류 및 항공화물 운송장은 양 계약당사자의 법령에 따라 동 공급품이 적재된 일방 계약당사자의 지역을 통과하는 비행의 일부구간에서 사용될 경우에도 타방 계약당사자의 모든 관세·물품세 및 유사비용 그리고 도착시 제공된 업무의 비용에 근거하지 아니한 부과금으로부터 면제된다.
3. 제1항 및 2항에 규정된 물품은 관할 당국의 감시 또는 통제에 두도록 요구할 수 있다.
4. 일방 계약당사자의 지정항공사에 적재된 정규항공장비·예비부품·연료 및 운활유 공급품 및 항공기 저장품은 타방 계약당사자 세관당국의 승인이 있는 경우에 한하여 동 계약당사자의 지역안에 내릴 수 있으며, 동 세관당국은 전기 물품이 관세규정에 따라 재반출되거나 또는 달리 처분될 때까지 동 세관당국의 감시하에 두도록 요구할 수 있다.
5. 일방 계약당사자의 지역을 직접 통과하는 승객·수하물 및 화물은 최소한의 간이절차의 대상만이 된다. 직접통과 수하물 및 화물은 관세 및 기타 유사한 세금으로부터 면제된다.

제 10 조 항공안전

1. 계약당사자는 불법적인 간섭행위로부터 민간항공의 안전을 상호 보호할 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 확인한다. 계약당사자는 특히 1963년 9월 14일 동경에서 서명된 “항공기상에서 행한 범죄 및 기타 특정 행위에 관한 협약”, 1970년 12월 16일 헤이그에서 서명된 “항공기 불법납치 억제물 위한 협약” 및 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 “민간항공의 안전에 대한 불법행위의 억제물 위한 협약”등의 항공안전규정을 준수한다.
2. 계약당사자는 민간항공기의 불법납치 행위와 항공기·승객·승무원·공항 및 항공운항시설의 안전에 대한 기타 불법행위와 민간항공 안전에 대한 기타 모든 위협을 방지하기 위하여 요청을 받는 즉시 모든 필요한 지원을 상호 제공한다.
3. 계약당사자는 상호관계에 있어 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 협약의 부속서로 지정된 항공안전규정이 계약당사국에게 적용가능한 한 동 항공안전규정에

따라 행동한다. 또한 계약당사자는 자기 등록 항공기의 운항자 또는 주영업소나 영구거소지가 자기 지역안에 있는 항공기의 운항자 및 자기 지역안의 공항운영자가 그러한 항공안전규정을 준수할 것을 요구한다.

4. 각 계약당사자는 타방 계약당사자가 자기 지역으로의 입국, 지역밖으로의 출국 및 지역내 체류에 필요한 상기 제3항에 규정된 항공안전규정을 항공기 운항자가 준수하도록 요구할 수 있다는 것에 동의한다. 각 계약당사자는 탑승 또는 적재 이전이나 도중 항공기를 보호하고 승객·승무원·소지품·수하물·화물 및 항공기 저장품에 대한 안전검사를 수행하기 위하여 각자의 지역내에서 적절한 조치가 효과적으로 취하여질 것을 보장한다. 또한 각 계약당사자는 특정위협에 대처하기 위한 타방 계약당사자의 합리적인 특별안전조치 요구를 호의적으로 고려한다.
5. 민간항공기의 불법납치사건, 민간항공기 사건 위협 또는 항공기·승객·승무원·공항 또는 항공운항시설의 안전에 대한 기타 불법행위가 발생하는 경우, 계약당사자는 그러한 사고 또는 사고위협을 가능한 신속하고 안전하게 처리하기 위하여 통신 및 기타 적절한 조치를 신속하게 취함으로써 상호 지원한다.

제 11 조 통제의 제공

일방 계약당사자의 항공당국은 타방 계약당사자의 항공당국의 요청이 있을 경우, 전기 계약당사자의 지정항공사에 합의된 업무 운영에 있어 제공하는 공급력을 검토하기 위하여 합리적으로 요구되는 정기적인 또는 기타 통제자료를 타방 계약당사자의 항공당국에 제공한다. 그러한 자료는 합의된 업무에 대하여 동 항공사가 운반하는 공급력을 결정하는 데 필요한 정보를 포함한다.

제 12 조 증명서 및 면허증의 인정

1. 일방 계약당사자가 발급하였거나 유효한 것으로 인정한 감항증명서·자격증명서 및 면허증은 유효기간동안 타방 계약당사자에 의하여 유효한 것으로 인정된다.
2. 그러나, 각 계약당사자는 타방 계약당사자 또는 기타 제3국이 대한민국의 경우 동 국민에게, 그리고 마카오의 경우 동 거주자에게 부여하였거나 유효한 것으로 인정한 자격증명서 및 면허증을 자기 지역상공의 비행목적상 인정하지 아니할 권리를 유보한다.

제 13 조 수익의 송금

마카오의 지정항공사는 현지에서 소비되는 금액을 초과하는 현지 수입을 필요에 따라 태환하여 송금할 권리를 가진다. 대한민국의 지정항공사는 현지에서 소비되는 금액을 초과하는 현지수입을 필요에 따라 태환하여 송금할 권리를 가진다. 태환과 송금은 각 계약당사자의 법령에 따라 태환 및 송금을 위해 동 수입금이 사용된 시점에서 통상거래시 적용되는 유효환율에 따라 어떠한 제한없이 허용된다.

제 14 조 항공사 대표사무소

1. 일방 계약당사자의 지정항공사는 타방 계약당사자의 입국·거주 및 고용 관련 법령에 따라 동 계약당사자의 지역내에 항공업무의 공급에 필요한 자체의 관리·기술·운영 및 기타 전문 직원을 들여오고 이들을 유지할 권리를 지닌다.
2. 각 계약당사자의 지정항공사는 타방 계약당사자의 지역안에서 직접 또는 동 항공사의 판단에 따라 대리점을 통하여 항공운송 판매에 종사할 권리를 지닌다. 각 지정항공사는 현지화 또는 모든 자유태환성 통화로 이러한 운송을 판매할 권리를 지니며, 누구든지 이러한 운송을 자유로이 구입한다.

제 15 조 사 용 료

1. “사용료”라 함은 항공기·승무원·승객 및 화물에 대한 공항 또는 동항시설, 항공운항시설 및 그리고 기타 관련 업무 및 시설의 제공과 관련하여 권한있는 당국이 항공사에 부과하거나 또는 부과가 허가된 사용료를 말한다.

2. 어떠한 계약당사자도 타방 계약당사자의 지정항공사에게 유사한 국제 항공운무를 운영하는 자기 항공사에게 부과하는 사용료보다 더 높은 사용료를 부과하거나 부과가 허용되어서는 아니된다.

3. 각 계약당사자는 자기의 권한있는 조세당국과 시설 및 서비스를 이용하는 지정항공사간의 협의를 장려한다. 이러한 협의는 항공사 대표 기관을 통해 이루어진다. 또한 각 계약당사자는 권한있는 조세당국과 항공사간에 사용료에 관한 관련 정보를 교환할 것을 장려한다.

제 16 조 협 의

일방 계약당사자는 이 협정의 이행·해석·적용 및 개정과 관련하여 언제든지 협의를 요청할 수 있다. 항공당국간에도 가능한 이러한 협의는 계약당사자간 달리 합의하지 아니하는 한, 타방 계약당사자가 서면으로 요청을 접수한 후 60일 이내에 개시된다.

제 17 조 분쟁 해결

1. 계약당사자는 이 협정의 해석이나 적용과 관련하여 그들간에 발생하는 모든 분쟁을 우선 협상을 통하여 해결하도록 노력한다.
2. 계약당사자가 협상에 의한 분쟁해결에 실패하는 경우, 동 분쟁은 합의된 개인이나 기관에 위임하거나 일방 계약당사자의 요청에 의하여 다음과 같이 3명으로 구성되는 중재재판소에 결정을 위해 회부한다.
 - 가. 중재요청 접수후 30일 이내에 각 계약당사자는 1명인의 중재재판관을 임명한다. 중재재판소의 재판장은 동 분쟁에 대하여 중립적인 것으로 간주되는 국가의 국민인 제3의 중재 재판관이 되며 상기 2명의 중재 재판관의 합의에 의하여 두번째 중재재판관 선임후 60일 이내에 임명된다.
 - 나. 상기에 명시된 기간내에 어떠한 임명도 이루어지지 못한 경우, 일방 계약당사자는 국제민간항공기구 이사회의장에게 30일내에 필요한 임명을 하도록 요청할 수 있다. 의장 본인이 동 분쟁과 관련하여 중립적이지 못한 국가의 국민이라고 간주하는 경우에는 동일한 이유에 의한 부적격자가 아닌 국제민간항공기구 이사회 최선임 부의장이 상기 임명을 한다.

3. 이조 이하에 규정되거나 또는 계약당사자간 달리 합의하지 아니하는 한 중재재판소는 관할권의 범위를 정하며, 자체의 재판절차를 수립한다. 재판소의 결정 또는 일방 계약당사자의 요청에 따라, 구체적인 중재의뢰사항 및 재판 진행절차를 결정하기 위한 회의가 동 재판소가 완전히 구성된 후 30일내에 이루어진다.

4. 계약당사자가 달리 합의하거나 중재재판소가 달리 규정한 외에는 각 계약 당사자는 재판소가 완전히 구성된 후 45일 이내에 각서를 제출한다. 답변서의 제출 기한은 60일로 한다. 재판소는 답변서 도착후 30일 이내에 일방 계약당사자의 요청 또는 직권으로 심리를 개시한다.

5. 중재재판소는 심리 종료후 30일 이내에 또는 심리가 개시되지 아니한 경우 양측의 답변서가 제출된 날로부터 30일 이내에 서면 결정을 내리도록 한다. 결정은 다수결에 의한다.

6. 계약당사자는 결정 접수후 15일 이내에 동 결정의 이유를 요청할 수 있으며, 그러한 이유는 동 요청 15일내에 이루어진다.

7. 중재재판소의 결정은 계약당사자를 구속한다.

8. 각 계약당사자는 자기에 의해 임명된 중재재판관에 대한 비용을 부담한다. 제2항 하호의 절차를 이행함에 있어 국제민간항공기구 이사회 의장 또는 부의장에 의하여 발생한 모든 비용을 포함한 재판소의 여타 비용은 각 계약당사자간에 균등하게 분담한다.

제 18 조 개 정

일방 계약당사자가 이 협정 규정의 개정이 바람직한 것으로 간주하는 경우, 동 개정은 양 계약당사자가 합의하는 경우 합의된 날부터 잠정적으로 적용할 수 있으며, 양 계약당사자가 서면으로 이를 확인하는 날부터 정식 발효한다.

제 19 조 종 료

일방 계약당사자는 언제든지 이 협정의 종료 결정을 타방 계약당사자에게 서면으로 통보할 수 있다. 이 협정은 타방 계약당사자가 동 통보를 접수한 날로부터 1년이 지난날 자정(통보 접수장소 기준)까지 합의에 따라 철회되지 아니하는 한 동 일자로 종료한다.

제 20 조 국제민간항공기구에의 등록

이 협정과 모든 추후 개정은 국제민간항공기구에 등록한다.

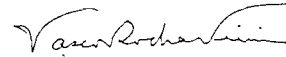
제 21 조 발 효

이 협정은 계약당사자가 타방 당사자에게 모든 필요한 절차가 완료되었음을 서면으로 통보하는 날로부터 발효한다.

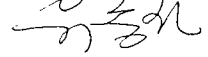
이상의 증거로, 아래 서명자는 그들 각자의 정부로부터 정당히 권한을 위임받아 이 협정에 서명하였다.

1997년 4월 3일 서울에서 동등히 정본인 포르투갈어본, 중국어본, 한국어본 및 영어본으로 각 2부 작성하였다. 해석상의 상이가 있을 경우에는 영어본이 우선한다.

마카오 정부를 대표하여



대한민국 정부를 대표하여



부 속 서 노 선 구 조

노선 I

마카오 지정항공사의 양 방향으로의 운항노선

출발지점	중간지점	목적지점	이원지점
마카오	제지점	대한민국내 1개지점	일본내 1지점, 추후 자유롭게 지정되는 1지점

노선 II

대한민국 지정항공사의 양 방향으로의 운항노선

출발지점	중간지점	목적지점	이원지점
대한민국내 제지점	제지점	마카오	아시아내 1지점, 추후 자유롭게 지정되는 1지점

※ 주

1. 홍콩, 대만 및 중국 본토내 제지점은 중간 또는 이원지점으로 이용되지 아니한다.
2. 양 계약당사자의 지정항공사는 전부 또는 일부 구간 운항에 있어 특정 노선에서의 합의된 업무가 각 지역의 출발지점에서 시작하는 한 상기 지점중 어느 지점에 대한 착륙을 생각할 수 있다.
3. 상기 노선 I, II상에 규정된 제지점외의 제5자유운수권 행사를 위한 중간지점과 이원지점 추가는 양 항공당국간의 합의에 따른다.
4. 각 계약당사자의 지정항공사는 제5자유운수권의 행사없이 목적지점, 중간지점 및 이원지점을 연계하는 업무를 운영할 수 있다.
5. 각 계약당사자의 지정항공사는 목적지점과 각 항공당국에 의해 지정되는 이원지점간 기착권을 행사할 수 있다.